



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 358] नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 10, 2014/अग्रहायण 19, 1936

No. 358] NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 10, 2014/AGRAHAYANA 19, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 दिसम्बर, 2014

सं. टीएमपी/19/2014—सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, चेन्नई पत्तन न्यास से उसके दरमानों में निर्धारित स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग प्रभारों के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/19/2014—सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(नवम्बर 2014 के 28वें दिन पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास से उसके दरमान में निर्धारित स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एंड फारवर्डिंग (सी एंड एफ) प्रभारों के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी से सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ वसूली के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/34/2007—सीएचपीटी दिनांक 3 जुलाई, 2008 पारित किया था। उक्त आदेश राजपत्र सं. 116 दिनांक 22 जुलाई, 2009 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। आदेश दिनांक 3 जुलाई, 2008 में अनुमोदित दरों की वैधता 31 मार्च 2011 तक थी।

2.2. तत्पश्चात्, नवम्बर 2010 में निपटान किए गए सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित मौजूदा दरों में 62.23 प्रतिशत से 77.84 प्रतिशत के बीच वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था और क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित दरों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया था। तथापि, इन प्रचालनों से संबंधित कोई लागत विवरण सीएचपीटी द्वारा नहीं भेजा गया था। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित वृद्धि का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सकता था। चूंकि समग्र पत्तन की वित्तीय/लागतवृद्धि का बृहत् मूल्यांकन सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय किया गया था, इसलिए इस प्राधिकरण ने स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रचालनों के लिए मौजूदा दरों को जारी रखने का निर्णय लिया था और स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ लेवी

की वैधता को 31 मार्च 2013 तक, आदेश सं. टीएमपी/45/2008-सीएचपीटी दिनांक 10 नवम्बर 2010 द्वारा अनुमोदित सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता के साथ सह-टर्मिनस, विस्तारित किया था।

2.3. उसके बाद, चूंकि सीएचपीटी में दरमान का सामान्य संशोधन 1 अप्रैल 2013 से देय था, सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक टीएमपी/39/2005-विविध दिनांक 7 मई 2012 एवं अनुस्मारक पत्र दिनांक 4 जुलाई, 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था कि अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करें। सीएचपीटी से सामान्य संशोधन प्रस्ताव के हिस्से के रूप में स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ लेवी का संशोधन शामिल करने और इस प्राधिकरण को बृहत् प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया गया था। सीएचपीटी के अनुरोध पर समय का विस्तार किए जाने के बाद और अनुस्मारकों के बाद, सीएचपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव अपने पत्र दिनांक 19 फरवरी 2013 और 29 मई 2013 द्वारा दाखिल किया था।

2.4. इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निपटान किए गए सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, स्टीवडोरिंग प्रभारों के संशोधन के संबंध में, सीएचपीटी ने बताया था कि हाल ही के बाइपार्टी वेज निगोसिएशन कमेटी (बीडब्ल्यूएनसी) के निपटान के आधार पर, तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के वेतन तथा मजदूरी में 1 जनवरी, 2012 से वृद्धि की गई है। दूसरी तरफ, मौजूदा स्टीवडोरिंग प्रभारों में जुलाई, 2008 से वृद्धि नहीं की गई है। इसलिए, दरमान के अनुसार मजदूरों को भुगतान किए गए मजदूरियों और समय-दर मजदूरियों तथा संग्रहीत लेवी में भारी वसूली की जानी है। इसके अलावा, बीडब्ल्यूएनसी करार के आधार पर, मैनिंग मान पर राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण (एनआईटी) के निर्णय के कार्यान्वयन के लिए जनवरी, 2014 में यूनियनों के साथ एक निपटान समझौता (एमओएस) किया गया था। इसके अलावा, डैटम और पीस दर भी प्रोत्साहन एमओएस के आधार पर संशोधित किए गए हैं। परिणामस्वरूप, सीएचपीटी ने संशोधित मजदूरी ढांचा, संशोधित मैनिंग मान, डैटम, पीस दर प्रोत्साहन आदि को ध्यान में रखने के बाद स्टीवडोरिंग प्रभारों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के बारे में उल्लेख किया है।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 मार्च, 2014 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभारों के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। सीएचपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i) सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभार 31 मार्च 2011 तक वैधता के साथ आदेश दिनांक 3 जुलाई, 2008 द्वारा पिछली बार संशोधित किए गए थे। वर्ष 2010 में सीएचपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के दौरान, सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग प्रभारों में 62.32 प्रतिशत से 77.84 प्रतिशत के बीच वृद्धि की मांग की थी। तथापि, टीएमपी ने कोई वृद्धि अनुमोदित नहीं की थी और कहा था कि इन प्रचालनों के लिए मौजूदा दरें समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति के बृहत् मूल्यांकन के आधार पर बिना किसी बदलाव के जारी रहेगा। तत्पश्चात, टीएमपी ने अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई, 2012 द्वारा कहा था कि टीएमपी आदेश दिनांक 10 नवम्बर, 2010 के अनुच्छेद 11 (xxxvii) में यथा दर्ज, मौजूदा स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ लेवी की वैधता 31 मार्च, 2013 तक विस्तारित कर दी गई थी, सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता के साथ सह-टर्मिनस और सीएचपीटी से उसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव के हिस्से के रूप में स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ लेवी का संशोधन शामिल करने का अनुरोध किया था।
- (ii) सीएचपीटी ने पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2013 द्वारा दरमानों के संशोधन के लिए बृहत् प्रस्ताव दाखिल किया था। तथापि, यह विचार करते हुए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग प्रभारों तथा सी एंड एफ लेवी में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है कि 1 जनवरी, 2012 से तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन बीडब्ल्यूएनसी चर्चाओं के अधीन था। इसलिए, मजदूरी संशोधन निपटान को अंतिम रूप देने के बाद स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभारों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने का प्रस्ताव किया था।
- (iii) तत्पश्चात, 1 जनवरी, 2012 से लागू तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन निपटान पर 25 अक्टूबर, 2013 को हस्ताक्षर किए गए थे। तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए संशोधित वेतन तथा मजदूरी नवम्बर, 2013 से सीएचपीटी में कार्यान्वित किए गए थे। जनवरी, 2012 से अक्टूबर, 2013 तक मजदूरी की बकाया राशियों का भुगतान भी जनवरी, 2014 में किया गया था।
- (iv) जैसाकि पहले बताया गया है, स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभार टीएमपी द्वारा आदेश दिनांक 3 जुलाई, 2008 द्वारा अनुमोदित दरों के आधार पर संग्रहीत किए गए हैं। ये दरें 1 जनवरी, 2007 से मजदूरी संशोधन के कार्यान्वयन से पहले अनुमोदित की गई थीं, जो वर्ष 2010 में अनुमोदित किया गया था। वैसे, टीएमपी द्वारा निर्धारित की गई मौजूदा दरों के बाद दो मजदूरी संशोधन किए गए थे। इसलिए, दरमान के दौरान संग्रहीत समय-दर मजदूरी और मजदूरों को भुगतान किए गए वास्तविक मजदूरी में भारी वसूली की जानी है।
- (v) इसके अलावा, दरमान के सामान्य संशोधन के लिए संशोधित लागत विवरणों के अनुसार, मौजूदा प्रशुल्क पर, स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः ₹ 74.85 करोड़, ₹ 79.41 करोड़ और ₹ 87.56 करोड़, कुल ₹ 241.80 करोड़, का अनुमानित घाटा दर्शाता है। अतः, स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि में भारी घाटे को पूरा करने के लिए, स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभारों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

(क) कामगारों को वास्तव में भुगतान की जा रही संशोधित मजदूरी दरों के आधार पर और जनवरी, 2014 को जनवरी, 2014 से मार्च, 2014 के लिए लागू महंगाई भत्ता (डीए) को ध्यान में रखते हुए मौजूदा समय-दर मजदूरी को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है। मजदूरी संशोधन निपटान दिनांक 25 अक्टूबर, 2013 के कार्यान्वयन के बाद, जनवरी, 2014 को कर्मचारियों की विभिन्न श्रेणियों को वास्तव में भुगतान किए गए मजदूरी दरों की गणना दर्शाता विवरण भेजा गया है।

(ख) मौजूदा दरमान में निर्धारित मजदूरी दरों और प्रस्तावित मजदूरी दरों की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	श्रेणी	मौजूदा दरमान के अनुसार समय दर मजदूरी प्रति 8 घंटों की पाली (₹ में)	प्रस्तावित समय-दर मजदूरी प्रति 8 घंटों की पाली (₹ में)	वृद्धि %
1.	ऑन बोर्ड पर्यवेक्षक	921.20	2070/-	125%
2.	टैली क्लर्क	801.30	1620/-	102%

3.	टिण्डल	626.00	1480/-	136%
4.	मिस्ट्री	600.27	1480/-	147%
5.	विंच झाईवर	575.30	1480/-	157%
6.	सिग्नल मैन	566.60	1370/-	142%
7.	मजदूर	646.60	1370/-	112%
औसत वृद्धि				129%

- (ग) बीडब्ल्यूएनसी करार दिनांक 25 अक्टूबर, 2013 के आधार पर, मैनिंग मान, डैटम के संशोधन, पीस दर प्रोत्साहन आदि पर एनआईटी निर्णय के कार्यान्वयन के लिए उपयुक्त संशोधनों के साथ अनुशेष दिनांक 31 जनवरी, 2014 द्वारा अनुसरित 10 जनवरी, 2014 को यूनियनों के साथ एक निपटान समझौता (एमओएस) किया गया था। अनुबंधों और अनुशेष दिनांक 31 जनवरी, 2014 के साथ एमओएस दिनांक 10 जनवरी, 2014 की प्रति भेजी गई है। इस एमओएस के अनुसार, बोर्ड पर, तट पर और घाटों एवं शेडों में कार्यों प्रहस्तन प्रचालनों के लिए पोस्ट एकीकृत गैंगों का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए, यह प्रस्तावित किया गया है कि स्टीवडोर एकीकृत गैंग में तैनात 10 मजदूरों में से 6 मजदूरों के लिए ही अदायगी करेंगे। शेष 4 मजदूरों की तैनाती तट प्रचालनों के लिए सुविचारित की गई है और उनकी लागत घाटशुल्क आय से पूरी की जाएगी। इसके मद्देनजर, प्रति गैंग/पाली वसूल किए गए स्टीवडोरिंग मजदूरी में कटौती होगी। मौजूदा समय-दर मजदूरी और मौजूदा गैंग संघटन पर सामान्य कार्यों पोत के लिए एक गैंग/पाली के लिए वसूली की गई आय ₹10,606/- परिगणित होती है। एमओएस के अनुसार प्रस्तावित समय-दर मजदूरी और संशोधित गैंग संघटन में, सामान्य कार्यों पोत के लिए एक गैंग/पाली के लिए आय ₹ 22,173/- परिगणित होती है, परिणामस्वरूप 109 प्रतिशत की वृद्धि है। यह देखा जा सकता है कि हालांकि कामगारों की विभिन्न श्रेणियों के लिए समय-दर मजदूरी में औसत वृद्धि 129 प्रतिशत है, समय-दर मजदूरी के प्रस्तावित संशोधन के लेखा पर अतिरिक्त आय केवल 109 प्रतिशत परिगणित होती है, जोकि मुख्यतः मजदूरों की संख्या में कटौती की वजह से है जिसके लिए मजदूरी स्टीवडोरों से संग्रहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।
- (घ) वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान समय-दर मजदूरी की प्रस्तावित वृद्धि के लेखा पर संभावित सृजित की जाने वाली अतिरिक्त आय ₹ 19.71 करोड़ परिगणित होती है।
- (ङ.) मौजूदा दरमान के अनुसार, 192 प्रतिशत की सामान्य लेवी कृषि उत्पाद जैसे गेहूं, चावल, मेज, दालें, चीनी आदि के मामले को छोड़कर मजदूरी पर संग्रहीत किया जाता है। मौजूदा मजदूरी दर पर, सामान्य कार्यों पोत के लिए सामान्य लेवी के लेखा पर आय ₹ 20,365/- प्रति पाली प्रति गैंग परिगणित होती है। सामान्य कार्यों पोत के लिए प्रस्तावित संशोधित मजदूरी दरों पर 192 प्रतिशत की दर से सामान्य लेवी ₹ 42,605/- प्रति पाली प्रति गैंग परिगणित होती है, परिणामस्वरूप 109 प्रतिशत की वृद्धि। मौजूदा प्रशुल्क पर स्टीवडोरिंग उप गतिविधि में भारी नुकसान पर विचार करते हुए, संशोधित समय-दर मजदूरी पर 192 प्रतिशत की दर से सामान्य लेवी बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में अनुमानित अतिरिक्त आय वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए ₹ 32.20 करोड़ होगी जो आंशिक रूप से स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि में घाटे को पूरा करेगी।
- (च) अंतर-कार्टिंग प्रचालनों के लिए टनभार लेवी, सी एंड एफ लेवी स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि में घाटे को पूरा करने के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्यों तथा भंडारण के लिए प्रस्तावित वृद्धि के बराबर 198 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किए गए हैं। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए इस लेखा पर सृजित किए जाने के लिए संभावित अनुमानित अतिरिक्त आय ₹ 23.79 करोड़ परिगणित होती है।
- (छ) मजदूरी संशोधन बकाया राशियों की वसूली के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित ₹ 1/- प्रति टन की मौजूदा लेवी को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि पत्तन ने 1 जनवरी, 2012 से तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के हाल ही के मजदूरी संशोधन की वजह से जनवरी, 2012 से अक्टूबर 2013 तक मजदूरी की बकाया राशियों की पूर्ति के लिए भारी व्यय किया है। इस संबंध में पत्तन पर कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (ज) एमओएस दिनांक 10-1-2014/31-1-2014 के अनुसार, डैटम और पीस दर प्रोत्साहन संशोधित किए गए हैं। बीडब्ल्यूएनसी मजदूरी निपटान दिनांक 25 अक्टूबर 2013 के खंड 42 के अनुसार, कर्मचारियों की मौजूदा कमाईयां संरक्षित करनी होंगी। इसलिए, विभिन्न कार्यों समूहों के लिए संशोधित पीस-दर प्रोत्साहन ऐसे तरीके से वर्धित किए गए हैं कि कामगारों ने औसत उत्पादकता स्तर के लिए संशोधित डैटम पर समान पीस दर कमाईयां अर्जित करते हैं। इसलिए, न्यास अथवा उपयोक्ताओं के लिए पीस दर प्रोत्साहन के संशोधन के लेखा पर कोई वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा। किसी मामले में, पीस-दर प्रोत्साहन एसओआर का भाग नहीं है और यह केवल शर्त निर्धारित करता है कि पीस-दर प्रोत्साहन वास्तविकताओं पर भुगतान किया जाएगा। पीस दर प्रोत्साहन के लेखा पर दोनों आय और व्यय स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए लागत विवरण में शामिल किया गया है। तथापि, इसका स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभारों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (झ) समाहार करते हुए, मौजूदा और प्रस्तावित स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभार सुलभ संदर्भ के लिए नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा	प्रस्तावित
1.	समय-दर मजदूरी	उपर्युक्त बिन्दु सं. v(ख) में दी गई तालिका के अनुसार	उपर्युक्त बिन्दु सं. v(ख) में दी गई तालिका के अनुसार
2.	सामान्य लेवी	समय-दर मजदूरी का 192%	समय-दर मजदूरी का 192%
3.	टनभार लेवी (दरमान के अध्याय—VII, मान-1, खंड 3(क) के अनुसार)	₹7.50 प्रति मी.ट.	₹22.35 प्रति मी.ट.
4.	सी एंड एफ लेवी — सामान्य कार्गो	₹40/- प्रति मी.ट.	₹120/- प्रति मी.ट.
5.	सी एंड एफ लेवी — बल्क कार्गो	₹3.75 प्रति मी.ट.	₹11/- प्रति मी.ट.
6.	मजदूरी संशोधन बकाया के लिए लेवी	₹1/- प्रति मी.ट.	₹1/- प्रति मी.ट.

- (ज) उपर्युक्त प्रस्तावित वृद्धि के आधार पर, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए ₹ 241.82 करोड़ के कुल घाटे के स्थान पर, ₹166.12 करोड़ का शेष घाटा छोड़ते हुए, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान ₹ 75.70 करोड़ की कुल अनुमानित अतिरिक्त आय होगी।
- (ट) मौजूदा प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय तथा व्यय देते हुए स्टीवडोरिंग प्रभारों तथा सी एंड एफ लेवी के लिए पृथक लागत विवरण भेजा गया है। इस लागत विवरण में, प्रचालन व्यय, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय, प्रभाजित एफएमआई और एफएमई समान आंकड़ों पर सुविचारित किए गए हैं, जैसाकि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि के लिए लागत विवरण में विचार किया गया है। यह सराहा जाए कि प्रस्तावित वृद्धि के साथ भी, पत्तन वर्ष 2013-2015-16 के लिए अनुमानित घाटे की केवल एक तिहाई वसूली करने की स्थिति में होगा।
- (ठ) उपर्युक्त के आधार पर, स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभारों के लिए प्रस्तावित मसौदा दरमान (अध्याय VII) भेजा गया है। प्रस्तावित मसौदा दरमान में, अध्याय—VII के मान-1 क तहत मौजूदा शर्तें एमओएस दिनांक 10 जनवरी, 2014 के आधार पर संशोधित की गई हैं।
- (ड) एक ट्रेड नोटिस दिनांक 31-1-14 यूनियनों के साथ हुए एमओएस दिनांक 10-1-2014 के अनुसार संशोधित मैनिंग मान, डैटम, आदि कार्यान्वित करने और टीएमपी के अनुमोदन के लिए लंबित हाल ही के मजदूरी संशोधन के अनुसार समय-दर मजदूरी वसूल के लिए जारी किया गया था। तथापि, ट्रेड नोटिस दिनांक 31-1-2014 के विरुद्ध चेन्नई पत्तन स्टीवडोरिंग एसोसिएशन (सीपीएसए) के अभ्यावेदन के आधार पर, टीएमपी द्वारा संशोधित मजदूरी दर अनुमोदित किए जाने तक दरमान के अनुसार मौजूदा मजदूरी दर संग्रहीत करने का निर्णय लिया गया था। तत्पश्चात, सीपीएसए ने सीएचपीटी द्वारा जारी किए गए ट्रेड नोटिस दिनांक 31-1-2014 को चुनौती देते हुए मद्रास उच्च न्यायालय में रिट याचिका दाखिल की थी। इसलिए, एनआईटी के अनुसार संशोधित मैनिंग मान, डैटम के कार्यान्वयन में विलंब हुआ है। तथापि, स्टीवडोरिंग प्रभारों तथा सी एंड एफ लेवी के लिए प्रस्ताव एमओएस के अनुसार कम किए गए मैनिंग मान के आधार पर परिगणित किया गया है।

[तत्पश्चात, सीएचपीटी ने अन्य बातों के साथ अपने पत्र दिनांक 30 जून, 2014/7 जुलाई, 2014 द्वारा बताया है कि माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने आदेश दिनांक 2 जून, 2014 द्वारा रिट याचिका सं. 2014 की 4157 खारिज कर दी गई है। सीएचपीटी ने माननीय उच्च न्यायालय के आदेश का अनुपालन करने के लिए ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 कार्यान्वित किया था।]

- 3.2. चूंकि पत्तन मजदूरी संशोधन पहले ही कार्यान्वित कर चुका है और स्टीवडोरिंग प्रभारों के लेखा पर भारी नुकसान हो रहा है, इसलिए पत्तन ने स्टीवडोरिंग प्रभारों तथा सी एंड एफ लेवी में तत्काल संशोधन की मांग की थी।
- 3.3. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च, 2014 के साथ प्रस्तावित लेवी और प्रस्तावित मसौदा दरमानों से संबंधित गणनाएं भेजी हैं।
- 4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी का प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च 2014 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। सीएचपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 30 जून, 2014 और 7 जुलाई, 2014 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।
- 4.2. सीएचपीटी ने उपयोक्ताओं की कुछ टिप्पणियों पर प्रतिसाद देते समय अपने पत्र दिनांक 30 जून 2014 द्वारा कुछ निवेदन भी किए थे जिनका सार नीचे दिया गया है:-
- टीएमपी को भेजा गया सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च, 2014 इसके बोर्ड की 26 मई 2014 को हुई बैठक में पेश किया गया था और बोर्ड ने टीएमपी को भेजे गए प्रस्ताव का समर्थन करते हुए समाधान निकाला था। सीएचपीटी ने संदर्भ के लिए बोर्ड संकल्प सं. 30 दिनांक 26-05-2014 की प्रति भेजी थी।
 - प्रस्ताव दिनांक 17-3-2014 में, यातायात प्रबंधक द्वारा जारी किए गए ट्रेड नोटिस दिनांक 31-1-2014 को चुनौती देते हुए सीपीएसए द्वारा दायर की गई रिट याचिका सं. 4157 के बारे में उल्लेख किया गया है। इस संबंध में, यह सूचित किया गया है कि मद्रास उच्च न्यायालय ने आदेश दिनांक

2-6-2014 द्वारा यह मानते हुए चेन्नई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2014 की 4157 खारिज की थी कि ट्रेड नोटिस दिनांक 31-1-2014 में कोई विधिकता अथवा अभिपुष्टि नहीं है। न्यायालय आदेश के आधार पर, स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए तैनात किए गए कामगारों की सभी श्रेणियों के लिए संशोधित मजदूरी दरों, टीएएमपी के लंबित अनुमोदन सहित ट्रेड नोटिस दिनांक 31-1-2014 को 3-6-2014 से कार्यान्वित किया गया है।

[माननीय न्यायालय के आदेश से यह देखा गया है कि पोत परिवहन मंत्रालय, अध्यक्ष, सीएचपीटी और यातायात प्रबंधक प्रतिवादी क्रमशः 1, 2 और 3 रूप में उल्लिखित किए गए हैं। इसके अलावा, जैसाकि हमारे प्रश्नों में से एक प्रश्न के जवाब में यह देखा गया है, सीएचपीटी ने बताया है कि टीएएमपी सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका अथवा रिट अपील में से किसी में भी एक पक्ष नहीं है।]

- (iii) डब्ल्यू.पी. सं. 2014 की 4157 दिनांक 2-6-2014 में पारित आदेश को चुनौती देते हुए, सीपीएसए ने संशोधित मजदूरी दरों को कार्यान्वित करने के लिए अपेक्षित टीएएमपी के अनुमोदन को मुख्य आधार बनाते हुए, डब्ल्यू.पी. सं. 2014 की 4157 में पारित आदेश को दरकिनार करने की मांग करते हुए, माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष रिट अपील सं. 2014 की 729 दाखिल की थी। इस संबंध में, एक अंतरिम आदेश दिनांक 9 जून, 2014 यह कहते हुए माननीय पीठ द्वारा पारित किया गया था कि “आज की तारीख में मौजूदा स्थिति को बनाए रखा जाए”।
- (iv) सीएचपीटी भारी वित्तीय संकट का सामना कर रहा है। वर्ष 2013-14 के लिए निवल नुकसान ₹ 174 करोड़ है। यदि सीपीएसए भविष्य में अपने पक्ष में किसी पक्षीय निदेश प्राप्त करने के मामले को लेकर चलता है तो सीएचपीटी की वित्तीय स्थिति और खराब हो जाएगी। इसलिए, टीएएमपी से तत्काल अनुमोदन की मांग की गई है।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 21 अगस्त, 2014 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 सितम्बर, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर सीएचपीटी के प्रत्युत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	सीएचपीटी ने मार्च, 2014 के अपने प्रस्ताव के साथ सीएचपीटी द्वारा ट्रेड को संशोधित मैनिंग मान के कार्यान्वयन, गैंग प्रभागों, और डेटम तथा पीस दर प्रोत्साहन 01 फरवरी, 2014 से लागू किए जाने की जारी देने वाले ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 की प्रति अग्रेषित की थी। इस संबंध में, सीएचपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:-	
(क)	<p>इस परिदृश्य में, जहां एक पत्तन नई सुविधा/नए कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना लेकर आता है, 2005 दिषानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि इस संबंध में टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए। इसके साथ ही साथ, पत्तन तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रभागों की वसूली का प्रस्ताव कर सकता है, बर्षों तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रभुत्वों पर आधारित हो और इसपर पत्तन तथा संबद्ध उपयोक्ताओं के बीच परस्पर सहमति हो।</p> <p>इस प्रकार, 2005 दिषानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार, टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के साथ प्रस्तावित प्रभागों की लेवी एक नई सुविधा अथवा नए कार्गो के प्रहस्तन के मामले में होनी चाहिए। स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ सेवाएं प्रदान करना एक नई सेवा नहीं है। इसलिए, सीएचपीटी हमें स्थिति के बारे में बताए कि क्या उसके द्वारा की गई कार्रवाई 2005 दिषानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।</p>	<p>टीएएमपी द्वारा अनुमोदित स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ प्रभार 31 मार्च, 2011 तक वैध थे। तत्पश्चात, जनवरी, 2011 में दरमानों के सामान्य संशोधन के दौरान, टीएएमपी ने समग्र पत्तन के लिए वित्तीय/लागत स्थिति पर विचार करते हुए वैधता 31 मार्च, 2013 तक विस्तारित की थी। यह निवेदन है कि सामान्य संशोधन आदेश में टीएएमपी द्वारा सुविचारित समग्र अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति 1 अक्टूबर, 2011 से कोयले तथा लौह अयस्क के रूक जाने की वजह से अर्जित नहीं किए जा सके थे और पत्तन को पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान ही नुकसान हुए थे। तथापि, पुरानी दरों को यह विचार करते हुए 31 मार्च 2013 के बाद जारी रखा गया था कि 1 जनवरी, 2012 से तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन बातचीत के आखिर स्तर था।</p> <p>तत्पश्चात, मजदूरी संशोधन नवम्बर, 2013 में कार्यान्वित किया गया था और पत्तन ने मार्च 2014 में एक प्रस्ताव दाखिल किया था। जैसाकि प्रस्ताव में सूचित किया गया है, टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान में निर्धारित मजदूरी और क्रमशः 1-1-2007 से 1-1-2012 से प्रभावी दो मजदूरी संशोधन के कार्यान्वयन के लिए मजदूरों को भुगतान किए जा रहे वास्तविक मजदूरी के बीच भारी अन्तर है। इस संबंध में अतिरिक्त आउटफ़्लो पत्तन द्वारा वहन नहीं किया जाएगा विशेष रूप से 1 जनवरी, 2012 से सभी महापत्तन न्यासों के तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन निपटान के कार्यान्वयन के बाद वहन नहीं किया जाएगा और पत्तन प्रचालनात्मक व्ययों को पूरा करने के लिए संघर्ष कर रहा है। इसलिए, कुछ सीमा तक वित्तीय स्थिति में सुधार करने के मद्देनजर, उपयोक्ताओं से वास्तविक मजदूरी संग्रहीत करने का प्रस्ताव किया गया था, टीएएमपी का अनुमोदन लंबित है।</p> <p>इसके अलावा, वीपीटी के दरमानों से यह देखा गया है, टीएएमपी ने प्रचलित मजदूरी निपटान, जो टीएएमपी के अनुमोदन की प्रतीक्षा किए बिना समय-दर मजदूरी की स्वतः वृद्धि के लिए प्रावधान करता है, के अनुसार कामगारों को देय समय दर मजदूरी संग्रहीत करने की अनुमति दी थी। तथापि, सीएचपीटी के मामले में, चूंकि समय-दर मजदूरी पूरी तरह से निर्धारित किए गए हैं, दो मजदूरी संशोधनों के बावजूद इसे संशोधित नहीं किया गया है। इसे भी लेखा में लिया जाए कि पत्तन ने टीएएमपी के पास प्रस्ताव दाखिल करने के बाद लगभग 3 महीनों के बीत जाने के बाद ही संशोधित मजदूरी कार्यान्वित की थी।</p> <p>वित्तीय विवीक्षा के संबंध में, यह निवेदन किया गया है कि मार्च, 2014 में टीएएमपी को प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में, ₹37.70 करोड़ की अतिरिक्त आय वर्ष 2014-15 के लिए सुविचारित की गई है। 3 जून, 2014 से 31 अगस्त, 2014 तक संशोधित मजदूरी दरों, संशोधित मैनिंग मान, डेटम, आदि के लेखा पर सीएचपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक अतिरिक्त आय ₹ 6.03 करोड़ परिगणित होता है, जो अनुमानित घाटा स्थिति के प्रति समायोजित किया जा सकता है।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, टीएएमपी से अनुरोध है कि सीएचपीटी द्वारा की गई कार्रवाई के प्रति नरम रुख अपनाया जाए और 2005 के प्रशुल्क दिषानिर्देशों के खंड 3.2.8 के अनुसार 3 जून, 2014 से पूर्वव्यापी प्रभाव से संशोधित स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभार अनुमोदित किए जाएं।</p>

	<p>(ख) तत्पश्चात्, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 जून, 2014 द्वारा इस मामले में माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित कानूनी लड़ाई और माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पारित किए गए अंतरित आदेश के बारे में हमें सूचित किया था। इस स्थिति के मद्देनजर, सीएचपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करें—</p> <p>(i) स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ प्रचालनों के लिए वर्तमान में सीएचपीटी द्वारा दरें वसूल की जा रही हैं।</p>	<p>समय—दर मजदूरी और सामान्य लेवी हमारे पत्र दिनांक 17 मार्च, 2014 द्वारा प्रेषित प्रस्तावित दरमान के अनुसार संग्रहीत किए जा रहे हैं। सभी अन्य प्रभार अर्थात् टनभार लेवी, सी एंड एफ लेवी, आदि दरमानों के अनुसार संग्रहीत किए जा रहे हैं।</p>
	<p>(ii) चूंकि यह मामला न्यायाधीन है, क्या यह उपयुक्त होगा कि मौजूदा स्थिति में स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ प्रचालनों की दरों के संशोधन के साथ आगे बढ़ा जाए।</p>	<p>माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित कानूनी विवाद एनआईटी निर्णय के कार्यान्वयन और टीएमपी के लंबित अनुमोदन संशोधित समय—दर मजदूरी संग्रहण के मुद्दों से संबंधित है। यह भी बताया गया है कि टीएमपी सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका अथवा अपील, जो मद्रास उच्च न्यायालय में लंबित है, में से किसी में भी पार्टी नहीं है। माननीय उच्च न्यायालय ने मामले पर कार्यवाही करने और आदेश पारित करने से रिसट्टेन करने वाला कोई आदेश पारित नहीं किया था। इसलिए, इस मामले पर टीएमपी द्वारा कार्यवाही करने और आदेश पारित करने से कोई कानूनी उल्लंघन नहीं होगा।</p> <p>इसके अलावा, एनआईटी निर्णय के कार्यान्वयन के संबंध में स्टीवडोरिंग एसोसिएशन द्वारा उठाए गए मुद्दे अर्थात् मैनिंग मान का संशोधन, डेटम आदि का मजदूरी दरों के संशोधन की कोई प्रासंगिकता नहीं है, क्योंकि मजदूरी दरें प्रति पाली प्रति कर्मचारी आधार पर कर्मचारियों को वास्तव में भुगतान की गई मजदूरी के आधार पर निर्धारित किए गए हैं। अन्य शब्दों में, गैंग संघटन/मैनिंग मान में किसी बदलाव का समय—दर मजदूरी पर प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p> <p>इसलिए, टीएमपी से अनुरोध है कि सीएचपीटी के प्रस्ताव पर कार्यवाही की जाए और संशोधित स्टीवडोरिंग तथा सी एंड एफ प्रभार शीघ्र अनुमोदित किए जाएं।</p>
(ii)	<p>सीएचपीटी के सामान्य संशोधन मामले को अंतिम रूप दिए जाने के दौरान, हालांकि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित लागत स्थिति का विश्लेषण किया गया था, परन्तु सामान्य संशोधन मामले में प्रदत्त प्रतिशत वृद्धि निर्धारित किए जाने के समय इसे लेखा में नहीं लिया गया था। इस प्रकार, यह नोट किया जाए कि स्टीवडोरिंग गतिविधि के लागत विवरण में यथा प्रदर्शित घाटा स्थिति प्रचलित स्टीवडोरिंग लेवी तथा सी एंड एफ लेवी के लिए प्रदत्त की जाने वाली वृद्धि निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शी कारक के रूप में कार्य करेगी।</p>	<p>स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ प्रभारों के संशोधन के लिए हमारे प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च, 2014 में भेजे गए लागत विवरण में, सभी वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमानित व्यय सामान्य संशोधन प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग उप गतिविधि के लिए प्रेषित व्यय के समान स्तर पर सुविचारित किए गए हैं। तदनुसार, टीएमपी द्वारा सूचित स्थिति पर ध्यान दिया गया है।</p>
(iii)	<p>वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए लागत विवरण में लागत स्थिति प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 232 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। प्रस्तावित मसौदा दरमानों में, यह देखा गया है कि सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग प्रचालनों के प्रयोजन के लिए तैनात किए गए कामगारों की विभिन्न श्रेणियों के लिए एवं विलयरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित प्रभारों में 102 प्रतिशत से 200 प्रतिशत के बीच वृद्धि का भिन्न-भिन्न प्रतिशत प्रस्तावित किया है। इस संबंध में, सीएचपीटी स्टीवडोरिंग गतिविधि के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित कुल घाटा लागत स्थिति के साथ प्रस्तावित मसौदा दरमानों में मांग की गई विभिन्न प्रशुल्क मदों के लिए वृद्धि के विभिन्न प्रतिशत से जोड़ते हुए विश्लेषण तथा जरूरी गणनाएं भेजे। ऐसे विश्लेषण और गणनाओं के अभाव में, यह संभव नहीं होगा कि सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित वृद्धि के विभिन्न प्रतिशत को स्वीकार किया जाए।</p>	<p>जैसाकि अनुरोध किया गया है, सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च 2014 में प्रत्येक प्रशुल्क मद में वृद्धि के लिए अंगीकृत आधार के ब्योरे नीचे दिए गए हैं—</p> <p>(i) समय—दर मजदूरी—जनवरी, 2014 को कामगारों को देय वास्तविक मजदूरी के आधार पर।</p> <p>(ii) सामान्य लेवी—संशोधित समय—दर मजदूरी के 192 प्रतिशत पर बनाए रखी गई है।</p> <p>(iii) टनभार लेवी (मान-1 की मद सं. 3(ख)) और सी एंड एफ लेवी [मान-2 की मद सं. (क) एवं (ख)]—सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो और भंडारण गतिविधि के लिए प्रस्तावित वृद्धि के बराबर मौजूदा दरों में 198 प्रतिशत की वृद्धि।</p> <p>यदि 232 प्रतिशत की अनुमानित घाटा स्थिति पर विचार किया जाता है तो मांग की गई वृद्धि प्रस्तावित वृद्धि की अपेक्षा बहुत अधिक होगी। जैसाकि हमारे प्रस्ताव में पहले से बताया गया है, संशोधन के लेखा पर वर्ष 2014/715 और 2015/716 के दौरान सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय 2013-14 से 2015-16 तक 3 वर्षों के प्रशुल्क चक्र के लिए ₹ 241.82 करोड़ के कुल अनुमानित घाटे के स्थान पर ₹ 75.70 करोड़ परिगणित होता है। व्यापार परिदृश्य और उपयोगिताओं/उपयोगिता एजेंसियों द्वारा अभिव्यक्त चिंताओं पर विचार करते हुए, प्रस्तावित वृद्धि निम्नतर स्तर पर रखी गई है।</p> <p>इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में ट्रेड/उपयोगिताओं के अनुरोध के आधार पर, टनभार लेवी (कृषि उत्पाद) में वृद्धि को कम करने का प्रस्ताव किया गया है और पहले प्रस्तावित 198 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो तथा भंडारण के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित वृद्धि के बराबर सी एंड एफ लेवी 42 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया गया है।</p>
(iv)	<p>यह टिप्पणी शामिल किए जाने का कारण स्पष्ट करें कि स्टीवडोर को मौजूदा मजदूरी के 50 प्रतिशत और 50 प्रतिशत मजदूरी पर 192 प्रतिशत लेवी का भुगतान करते हुए, स्थायी आधार पर आगामी तथा फिशिंग पोतों के लिए पूर्ण पाली की बजाय आधी पाली के लिए इंडेंट गैंग की अनुमति दी जाएगी। प्रस्तावित बदलाव की वजह से वित्तीय प्रभाव को विस्तृत गणनाओं के साथ परिमाणित करें।</p>	<p>आगामी और फिशिंग पोतों के लिए आधी पाली गैंग ट्रेड की आवश्यकता लम्बे समय से लंबित है। जनवरी, 2012 से जून, 2012 तक प्रहरीत पोतों के लिए आगमन और कार्य की शुरुआत के संबंध में एक विश्लेषण किया गया था। इस अवधि के दौरान बर्थ किए गए 117 सामान्य कार्गो पोतों में से, केवल 25 पोतों ने बर्थिंग पर प्रचालन शुरू किए थे और शेष 92 पोतों ने पालियों का अनुसरण करते हुए केवल गैंग विनियुक्त किए थे और उस समय तक निष्क्रिय रह गए थे। स्टीवडोर पार्ट पाली गणनाओं के लिए गैंग विनियुक्त करने के लिए रिलक्टेड हैं क्योंकि उन्हें पूर्ण गैंग प्रभारों की अदायगी करनी होती है। निष्क्रिय घंटों को कम करने एवं उत्पादकता में सुधार लाने के लिए, मान्यता प्राप्त ट्रेड यूनियनों और स्टीवडोर एसोसिएशन के साथ चर्चाओं के बाद आधी-पाली गैंग प्रणाली शुरू की गई थी। आधी-पाली गैंग प्रणाली के अनुसार, मजदूरी का 50 प्रतिशत और 192 प्रतिशत लेवी आधी पाली के लिए पूर्ण गैंग की आपूर्ति के लिए संग्रहीत किया जाएगा। डेटम को कम करके 50 प्रतिशत किया जाएगा और तदनुसार पीस-दर प्रोत्साहन कामगारों को देय होगा।</p> <p>इस योजना को शुरू करने के बाद, स्टीवडोरों ने 1 जून, 2013 से 30 नवम्बर, 2013 तक की</p>

		<p>अवधि के दौरान आने वाले पोतों के लिए 176 आधी-पाली गैंग और फिशिंग पोतों के लिए 45 आधी-पाली गैंग विनियुक्त किए थे। इसकी वजह से, बर्थ में पोतों के लगभग 285 घंटों के विराम को 'उत्पादन घंटे' रूप में परिवर्तित किए गए थे और लगभग 71,000 टन कार्गो प्रहस्तित किया गया था। इससे जलयान दिवस आउटपुट में वृद्धि हुई थी, निष्क्रिय घंटों और वापिसी घुमाव समय में कटौती हुई थी।</p> <p>जहां तक वित्तीय विवेक्षा का संबंध है, यह बताया गया है कि आधी पाली गैंग के लिए मजदूरी और लेवी के 50 प्रतिशत संग्रहण की वजह से मामूली राजस्व घाटा हो सकता है। तथापि, यह योजना आधी-पाली के लिए लेबर इंडेंट करने में स्टीवडोरों को इंग्रुस करेगी, इस सुविधा का उपयोग कर रहे अधिक पोतों की वजह से अतिरिक्त राजस्व सृजित होगा। चूंकि यह अनुमान लगाना संभव नहीं होगा कि कितने पोत पुरानी प्रणाली के तहत गैंगों को इंडेंट करेंगे और जब वे प्रचालनों को पूरा कर लेंगे, वास्तविक वित्तीय विवेक्षा का अनुमान लगाना कठिन है।</p>																																				
(v)	<p>प्रस्तावित मसौदा दरमानों में, सीएचपीटी ने समय दर मजदूरी के 192 प्रतिशत के मौजूदा स्तर पर प्रतिशत लेवी को जारी करने का प्रस्ताव किया है। समय दर मजदूरी उपरिव्ययों को कवर करने के लिए वसूल की गई बताई गई है। इस संबंध में, यह दोहराया जाए कि वर्ष 2008 में स्टीवडोरिंग प्रभारों की पिछली समीक्षा के दौरान, सीएचपीटी को स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान 192 प्रतिशत की प्रतिशत लेवी का औचित्य बताने के लिए उपरिव्ययों और प्रति गैंग कार्गो प्रहस्तन कामगारों की औसत नियोजन के ब्योरे भेजने के लिए जुलाई, 2008 आदेश के पैरा 10(vi) में सलाह दी गई थी। सीएचपीटी ने ब्योरे भेजे हो देखा नहीं गया है। इसलिए, सीएचपीटी समय दर मजदूरी के मौजूदा 192 प्रतिशत के स्तर पर प्रतिशत लेवी को जारी रखने का औचित्य बताने के लिए अपेक्षित सूचना भेजे।</p>	<p>सामान्य लेवी अप्रत्यक्ष व्ययों जैसे पत्तन द्वारा प्रोद्भूत कल्याण व्यय, चिकित्सा व्यय, छुट्टी मजदूरी, स्थापना लागत, पेंशन देयता और अन्य प्रशासनिक व्ययों को पूरा करने के लिए है।</p> <p>वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के ब्योरे और विभिन्न मुख्य गतिविधियों और उपगतिविधियों में उनके प्रमाणन का आधार नीचे दिए गए हैं—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>राशि (₹लाखों में)</th><th>प्रमाणन का आधार</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सामग्री प्रबंधन प्रभाग व्यय</td><td>1078.19</td><td>उपभोग किए गए भंडार</td></tr> <tr> <td>चिकित्सा</td><td>4755.70</td><td>वेतन और मजदूरी</td></tr> <tr> <td>लेबर कल्याण</td><td>931.62</td><td>वेतन और मजदूरी</td></tr> <tr> <td>औद्योगिक कैंटीन</td><td>459.38</td><td>वेतन और मजदूरी</td></tr> <tr> <td>इंजीनियरिंग विभाग व्यय</td><td>12358.53</td><td>मरम्मतें और अनुरक्षण</td></tr> <tr> <td>वित्त एवं लेखापरीक्षा</td><td>2386.47</td><td>प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास सहित</td></tr> <tr> <td>पत्तन सुरक्षा</td><td>2525.58</td><td>वेतन और मजदूरी</td></tr> <tr> <td>कानूनी व्यय</td><td>62.77</td><td>प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास अतिरिक्त</td></tr> <tr> <td>सामान्य प्रशासन विभाग व्यय</td><td>792.95</td><td>प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास अतिरिक्त</td></tr> <tr> <td>आवासीय प्रशासन व्यय</td><td>851.92</td><td>प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास सहित</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>26203.11</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>प्रबंधन तथा सामान्य उप-रिव्यय पहले उपर्युक्त मुख्य गतिविधियों जैसे कार्गो प्रहस्तन, पत्तन तथा गोदी, रेलवे तथा संपदा किराये में प्रमाणित किए गए थे। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में ऐसे प्रमाणित उपरिव्यय को समान आधार पर दोबारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधियों को अर्थात् सामान्य कार्गो और भंडारण, पीओएल, भंडारगृह, क्रेन, एफसी थंगम, कंटेनर और स्टीवडोरिंग एवं सी एंड एफ में पुनः प्रमाणित किया गया है।</p> <p>उपर्युक्त आधार पर स्टीवडोरिंग उपगतिविधियों में प्रमाणित वास्तविक/अनुमानित उपरिव्ययों को क्र.सं. (V) के अधीन लागत विवरण में उल्लिखित किया गया है।</p> <p>वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्ययों को क्रमशः प्रचालन आय और प्रचालन व्यय के आधार पर विभिन्न मुख्य गतिविधियों और उप-गतिविधियों में प्रमाणित किया गया है। "स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि" में ऐसे प्रमाणित निवल व्यय और विविध व्यय क्र.सं. (IX) के अधीन लागत विवरण में उल्लिखित किया गया है।</p> <p>अप्रत्यक्ष व्यय जिनके लिए सामान्य लेवी संग्रहीत की गई है, प्रतिवर्ष बढ़ रही है। अप्रत्यक्ष व्ययों में वर्ष 2008-09 से 2012-13 तक लगभग 76 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इसके अलावा, समय दर मजदूरी में पिछले वर्षों के दौरान कोई संशोधन नहीं किए जाने के कारण पिछले वर्षों के दौरान मजदूरी की भारी वसूली की जानी है, 31 मार्च, 2016 को समाप्त प्रशुल्क चक्र के लिए 192 प्रतिशत की दर से सामान्य लेवी बनाए रखी जाए। यह दोहराया गया है कि 192 प्रतिशत लेवी पर भी, पत्तन वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित घाटे का केवल लगभग एक तिहाई पूरा कर रहा है।</p>	विवरण	राशि (₹लाखों में)	प्रमाणन का आधार	सामग्री प्रबंधन प्रभाग व्यय	1078.19	उपभोग किए गए भंडार	चिकित्सा	4755.70	वेतन और मजदूरी	लेबर कल्याण	931.62	वेतन और मजदूरी	औद्योगिक कैंटीन	459.38	वेतन और मजदूरी	इंजीनियरिंग विभाग व्यय	12358.53	मरम्मतें और अनुरक्षण	वित्त एवं लेखापरीक्षा	2386.47	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास सहित	पत्तन सुरक्षा	2525.58	वेतन और मजदूरी	कानूनी व्यय	62.77	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास अतिरिक्त	सामान्य प्रशासन विभाग व्यय	792.95	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास अतिरिक्त	आवासीय प्रशासन व्यय	851.92	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास सहित	कुल	26203.11	
विवरण	राशि (₹लाखों में)	प्रमाणन का आधार																																				
सामग्री प्रबंधन प्रभाग व्यय	1078.19	उपभोग किए गए भंडार																																				
चिकित्सा	4755.70	वेतन और मजदूरी																																				
लेबर कल्याण	931.62	वेतन और मजदूरी																																				
औद्योगिक कैंटीन	459.38	वेतन और मजदूरी																																				
इंजीनियरिंग विभाग व्यय	12358.53	मरम्मतें और अनुरक्षण																																				
वित्त एवं लेखापरीक्षा	2386.47	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास सहित																																				
पत्तन सुरक्षा	2525.58	वेतन और मजदूरी																																				
कानूनी व्यय	62.77	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास अतिरिक्त																																				
सामान्य प्रशासन विभाग व्यय	792.95	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास अतिरिक्त																																				
आवासीय प्रशासन व्यय	851.92	प्रत्यक्ष व्यय, मूल्यहास सहित																																				
कुल	26203.11																																					
(vi)	<p>बल्क कार्गो के लिए किलयरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित प्रति टन लेवी के संबंध में, वर्ष 2008 में स्टीवडोरिंग प्रभारों की पिछली समीक्षा के दौरान, सीएचपीटी ने उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा कही गई बात को तब कन्सीडर कर दिया था कि टिपरों द्वारा अंतरण क्षेत्र में प्राप्त बल्क कार्गो अभियांत्रिक प्रणाली द्वारा उतारे जाते हैं जिसमें लेबर की</p>	<p>यह सूचित किया गया है कि व्यवहार में, बल्क कार्गो के मामले में सीधे डिलीवरी/शिपमेंट की अनुमति दी गई है और मान 2 - किलयरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालन की टिप्पणी सं. 7 के अनुसार सी एंड एफ लेवी संग्रहीत नहीं की जाती है। तथापि, कुछ मामलों में, बल्क कार्गो परिवहन कर लाइसेंस के प्लॉटों में ले जाए जाते हैं और इटर-कार्टिंग प्रचालन किए जाते</p>																																				

	<p>आवश्यकता नहीं पड़ती है और सभी संबंधितों, विशेष रूप से लेबर यूनियनों, के साथ विचार-विमर्श करके एक संशोधित पद्धति को अंतिम रूप देने के लिए सहमत था। तदनुसार, विलयरिंग और फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए मौजूदा प्रमारों को जारी रखने की अनुमति दी गई थी और सीएचपीटी को 6 महीनों के भीतर इस संबंध में इसके द्वारा उठाए गए कदमों पर रिपोर्ट देने की सलाह दी गई थी। इस संबंध में आज की तारीख तक सीएचपीटी से कोई रिपोर्ट नहीं मिली है। इस परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी मौजूदा संशोधन में भी बल्क कार्गो के लिए विलयरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित प्रति टन लेवी को जारी रखने का प्रस्ताव करते हुए दोबारा औचित्य बताए।</p>	<p>हैं। इसलिए, टिप्पणी सं. 5 के अनुसार कंटर-कार्टिंग लेवी संग्रहीत करने के लिए दरों की आवश्यकता होती है।</p> <p>इसके अलावा, जैसाकि हिन्दुस्तान चेम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी) द्वारा प्रेषित टिप्पणियों पर हमारे जवाब में पहले से सूचित किया गया है, भविष्य में सी एंड एफ लेवी को युक्तिसंगत बनाने की कार्यवाई की जाएगी। चूंकि इस प्रक्रिया में कार्गो पैटर्न, प्रोद्भूत व्ययों आदि से संबंधित भारी आंकड़े संग्रहीत करना और इसका विश्लेषण करना शामिल है, इसलिए टीएमपी से दोबारा अनुरोध है कि सीएचपीटी को संशोधन आदेश की तारीख से कम से कम और छह माह के लिए प्रस्तावित वृद्धि के साथ सी एंड एफ लेवी जारी रखने की अनुमति दी जाए।</p>
(vii)	<p>सामान्य कार्गो के लिए विलयरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित प्रति टन लेवी में लगभग 200 प्रतिशत और बल्क कार्गो, अयस्क एवं टिम्बर/लट्टों के लिए 193 प्रतिशत वृद्धि की मांग का स्टीवडोरिंग गतिविधि में प्रदर्शित लागत स्थिति के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>	<p>जैसाकि पहले बताया गया है, 198 प्रतिशत की वृद्धि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो तथा भंडारण के लिए प्रस्तावित वृद्धि के बराबर सी एंड एफ लेवी में प्रस्तावित की गई है।</p> <p>तथापि, संयुक्त सुनवाई में ट्रेड/उपयोक्ताओं के अनुरोध के आधार पर, पहले प्रस्तावित 198 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो और भंडारण के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित वृद्धि के बराबर इसे टनभार लेवी (कृषि उत्पाद) और सी एंड एफ लेवी में वृद्धि को कम कर 42 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।</p>
(viii)	<p>3 हुकों तक एक रिलीवर और 3 हुकों के लिए 2 रिलीवरो की तैनाती के निर्धारण से संबंधित मान-1 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 11 में, सीएचपीटी ने उक्त टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि हुकों की संख्या की ओर ध्यान दिए बिना एक रिलीवर प्रतिपाली प्रतिपोत की तैनाती निर्धारित की जा सके। इसी तरह, 1 हुक तक एक सुपरवाइजर और 2 या अधिक हुकों के लिए 2 सुपरवाइजर की तैनाती के निर्धारण से संबंधित मान-1 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 12 में, सीएचपीटी ने उक्त टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि हुकों की संख्या की ओर ध्यान दिए बिना एक सुपरवाइजर और एक टिण्डल प्रति पाली प्रति पोत की तैनाती निर्धारित की जा सके। दोनों टिप्पणियां एमओएस पत्र दिनांक 10 जनवरी, 2014 के आधार पर संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। इस संबंध में, सीएचपीटी निम्नलिखित प्रेषित करे—</p> <p>(क) संदर्भ के लिए एमओएस पत्र दिनांक 10 जनवरी, 2014 की प्रति।</p>	<p>एमओएस ने यूनियनों के साथ हुए निपटान समझौता दिनांक 10 जनवरी, 2014 का उल्लेख किया है, जिसकी एक प्रति प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च 2014 के साथ पहले से भेजी गई है।</p> <p>मान-1 अध्याय-VII की टिप्पणी सं. 11 और 12 में किए गए बदलाव एनआईटी निर्णय के कार्यान्वयन के लिए यूनियनों के साथ किए गए एमओएस में निर्धारित संशोधित मैनिंग मान के अनुसार हैं।</p>
	<p>(ख) दोनों प्रस्तावित बदलावों की वजह से पड़ने वाले वित्तीय प्रभाव को विस्तृत गणनाओं के साथ परिमाणित करें।</p>	<p>खुद इन केवल दो बदलावों का वित्तीय प्रभाव परिमाणित नहीं किया जा सका था क्योंकि तैनात किए गए जनशक्ति और उनकी लागत के ब्योरे हुक-वार व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं।</p>
(ix)	<p>मान-2 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 5 में, यह देखा गया है कि सीएचपीटी ने मौजूदा टिप्पणी के भाग को हटा दिया है, जो सेवा प्रदान किए जाने से पहले इंटर-कार्टिंग प्रचालनों के भुगतान की अपेक्षा करता है। प्रस्तावित प्रावधान को हटाने जाने का कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>टीएमपी द्वारा स्टीवडोरिंग प्रमारों के संशोधन से संबंधित आदेश दिनांक 3 जुलाई, 2008 द्वारा अनुमोदित शर्त में बदलाव चूकवश शामिल नहीं किए गए थे। उक्त प्रावधान को संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।</p>
(x)	<p>ऐसा दिखाई देता है कि सीएचपीटी ने अंतरण क्षेत्र में भंडारित कार्गो जैसे कोबल स्टोन्स, कट स्टोन्स, बेरिट्स, मैगनीज ऑक्साइड, फेलसपर, ब्लू मैटल आदि द्वारा देय प्रमारों से संबंधित मौजूदा दरमान के क्र.सं-III की टिप्पणी सं. (1) को हटा दिया है। उक्त टिप्पणी को हटाए जाने का कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>उपर्युक्त क्र.सं. (ix) में यथा प्रेषित जवाब। संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमानों में शर्तें शामिल की गई हैं।</p>
(xi)	<p>(क) वर्ष 2008 में स्टीवडोरिंग प्रमारों की पिछली समीक्षा के दौरान, ₹ 1/- प्रति टन की विशेष दर अनुमोदित की गई थी ताकि सीएचपीटी पल्टन कामगारों के वेतन तथा भत्तों के लंबित संशोधन की वजह से बकाया मजदूरी की देयता को पूरा करने के लिए रिजर्व तैयार कर सके। चूंकि मजदूरी संशोधन का प्रभाव ज्ञात नहीं था, इसलिए ₹ 1/- प्रति टन की विशेष दर अंतरिम आधार पर अनुमोदित की गई थी और पल्टन द्वारा (संशोधित) बकाया देयता वसूल किए जाने तक जारी रखा गया था। इस संबंध में, पल्टन को वेतन संशोधन किए जाने के शीघ्र बाद वास्तविक बकाया देयताओं को परिमाणित करना था और पहले से की गई वसूली की स्थिति और शेष की जाने वाली वसूली के बारे में इस प्राधिकरण को सूचित करना था, ताकि लेवी बन्दर किए जाने की अंतिम तारीख वास्तव में निर्धारित की जा सके। पल्टन को मजदूरी बकाया देयता की वसूली पर तत्काल प्रभाव से विशेष प्रमार की वसूली को रोकना सुनिश्चित करना था। उक्त प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी को एक पृथक लेखा शीर्ष व्यवस्थित करने और इस शीर्ष के अधीन संचयों की नियमित रूप से समीक्षा करने की सलाह दी गई थी और कि इस लेखा पर अधिक वसूली, यदि कोई हो, सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग लेवी की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजन किया जाएगा। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च 2014 द्वारा बताया था कि इस प्राधिकरण द्वारा मौजूदा दरें निर्धारित किए जाने के बाद दो मजदूरी संशोधन किए गए थे। उक्त पत्र से यह भी दिखाई देता है कि सीएचपीटी ने तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए संशोधित वेतन तथा मजदूरी कार्यान्वित किए हैं और बकाया राशियों का भुगतान किया गया है। इस संदर्भ में, सीएचपीटी अगस्त 2008 आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से विशेष दर से वास्तविक वसूली का खाता और मजदूरी बकाया देयता को पूरा करने के लिए उपयोग की गई निधियों तथा उस तारीख को निधि में उपलब्ध शेष, यदि कोई हो, के बारे में जानकारी भेजें।</p>	<p>कद 1-1-2007 से प्रभावी मजदूरी संशोधन के लेखा पर स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि से संबंधित कुल मजदूरी बकाया राशियां ₹ 9.35 करोड़ हैं जिसमें से केवल ₹ 1.09 करोड़ की राशि ही मजदूरी बकाया देयताओं की पूर्ति के लिए विशेष प्रमार के रूप में 31-8-2014 तक संग्रहीत की गई है।</p>
	<p>(ख) सीएचपीटी स्पष्ट करे कि क्या यह ₹ 1 प्रति टन की उक्त दर की वसूली अभी भी जारी रखे हुए है।</p>	<p>हाँ। जैसाकि ऊपर बताया गया है, इस लेवी के अब तक केवल ₹ 1.09 करोड़ राशि ही संग्रहीत किए गए हैं।</p>

(ग)	यह याद किया जाए कि उक्त लेवी मौजूदा दरमानों के क्र.सं. III की टिप्पणी सं. (2) द्वारा निर्धारित की गई थी। प्रस्तावित दरमानों से, यह दिखाई देता है कि सीएचपीटी ने उक्त टिप्पणी हटाने का प्रस्ताव किया था। यह स्थिति के बारे में बताएं कि सीएचपीटी मजदूरी बकाया राशियों की देयता पहले ही वसूल कर चुका है।	संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान उक्त प्राक्धान शामिल करते हुए इसके साथ अंग्रेषित किया गया है।
-----	--	--

6.1. इस मामले में 27 अगस्त, 2014 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीएचपीटी से कुछ सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 3 सितम्बर, 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 सितम्बर, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगे गए ब्योरे और सीएचपीटी के प्रत्युत्तर को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना	सीएचपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	सीएचपीटी सुनवाई के दौरान उपयोक्ताओं द्वारा किए गए निवेदनों को ध्यान में रखते हुए अपना प्रस्ताव संशोधित करें, यदि वह ऐसा चाहता है।	<p>संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, प्रस्ताव निम्नवत् संशोधित किया गया है:-</p> <p>(i) समय-दर मजदूरी: समय-दर मजदूरी जनवरी, 2014 को कामगारों की तत्संबंधी श्रेणी के लिए देय वास्तविक मजदूरी के आधार पर निर्धारित की गई है। इसलिए, इसे संशोधित नहीं किया गया है।</p> <p>(ii) सामान्य लेवी: सामान्य लेवी के मामले में, 192 प्रतिशत की मौजूदा दर स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि के लिए लागत विवरण में प्रदर्शित भारी घाटा स्थिति को ध्यान में रखते हुए जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। यह दोहराया गया है कि 192 प्रतिशत लेवी पर भी, पत्तन वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित घाटे के केवल लगभग एक-तिहाई की पूर्ति कर रहा है। उपर्युक्त के मद्देनजर, टीएमपी द्वारा सुविचारित (की जाने वाली) संशोधित घाटा स्थिति के आधार पर अपेक्षित समायोजन, यदि कोई हो, के अधीन 31 मार्च, 2016 को समाप्त मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए 192 प्रतिशत की दर से सामान्य लेवी जारी रखने की अनुमति दी जाए।</p> <p>(iii) टनभार लेवी और सी एंड एफ लेवी: मूल प्रस्ताव में, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो और भंडारण गतिविधि के लिए प्रस्तावित वृद्धि के बराबर सामान्य कार्गो तथा बल्क कार्गो के लिए सी एंड एफ लेवी और टनेज आधारित स्टीवडोरिंग लेवी (कृषि उत्पाद के लिए लागू) में 198 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की गई थी। अब, टीएमपी ने दरमानों, अर्थात् सामान्य कार्गो और भंडारण गतिविधि सहित, में 42 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि अनुमोदित करते हुए सामान्य संशोधन मामले में एक आदेश दिनांक 4 अगस्त, 2014 पारित किया था। संयुक्त सुनवाई में ट्रेड/उपयोक्ताओं के अनुरोध पर विचार करते हुए, टनभार लेवी और सी एंड एफ लेवी के लिए प्रस्तावित वृद्धि में अब सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो तथा भंडारण गतिविधि के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित वृद्धि के आधार पर कम करके 42 प्रतिशत तक किया गया है। संशोधित लागत विवरण और संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान प्रेषित किए गए हैं।</p> <p>(iv) मजदूरी संशोधन बकाया राशियों के लिए विशेष लेवी: कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से संबंधित 1-1-2007 से प्रभावी मजदूरी संशोधन के लेखा पर कुल मजदूरी बकाया राशि ₹ 9.35 करोड़ है जिसमें से केवल ₹ 1.09 करोड़ की राशि ही 31-8-2014 तक संग्रहीत की गई थी और ₹ 8.26 करोड़ की शेष राशि अभी वसूल की जानी है। इसलिए, टीएमपी से अनुरोध है कि शेष राशि की वसूली किए जाने तक ₹ 1 प्रति मी.ट. की विशेष लेवी जारी रखने की अनुमति दी जाए।</p>
(ii)	सीएचपीटी 16 सितम्बर, 2014 की सुनवाई के स्थगित होने के समय चेन्नई पोर्ट स्टीवडोरर्स एसोसिएशन (सीपीएसए) द्वारा दाखिल की गई अपील पर माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा आदेश की प्रति हमारे संदर्भ के लिए भेजे।	<p>16-9-2014 की सुनवाई स्थगित करते हुए, सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट अपील में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश दिनांक 8-8-2014 की प्रति भेजी गई है।</p> <p>[न्यायालय ने निम्नलिखित आदेश दिया था। “विवादित मामले के संबंध में पक्षों द्वारा उठाए गए कदम अथवा कार्रवाई लंबित अपील के अंतिम परिणाम के अधीन होंगे। कॉल ऑन 16-09-2014”]</p>
(iii)	यह याद किया जाए कि संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीपीएसए ने मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 9 जून, 2014 के विरुद्ध इसके द्वारा दाखिल की गई अपील के बारे में उल्लेख किया था और कि अपील 16 सितम्बर, 2014 को सुनवाई के लिए सूचीबद्ध किया गया है और इसलिए अपील का अंतिम रूप से निपटारा किए जाने तक स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ लेवी के संशोधन को टालने का अनुरोध किया था। सीएचपीटी सीपीएसए द्वारा किए गए अनुरोध पर अपनी टिप्पणियां भेजे।	यह बताया गया है कि टीएमपी सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका अथवा रिट अपील, जो मद्रास उच्च न्यायालय में लंबित है, में से किसी में भी पार्टी नहीं है। यह विवाद एनआईटी निर्णय के कार्यान्वयन और टीएमपी के अनुमोदन के लिए लंबित संशोधित समय-दर मजदूरी के संग्रहण के मुद्दों से संबंधित है। सीपीएसए ने सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च, 2014 को चुनौती नहीं दी थी। माननीय उच्च न्यायालय ने मामले पर कार्यवाही करने और आदेश पारित करने से टीएमपी को रिस्ट्रेन करते हुए, कोई आदेश पारित नहीं किया था। इसलिए, टीएमपी द्वारा मामले पर कार्यवाही करने और आदेश पारित करने में कोई कानूनी अड़चन नहीं आएगी। उपर्युक्त के मद्देनजर, टीएमपी से अनुरोध है कि इस मामले पर कार्यवाही करें और शीघ्र आदेश पारित करें।

6.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से हमारे पत्र दिनांक 3 सितम्बर, 2014 द्वारा विषय प्रस्ताव पर उनके अतिरिक्त लिखित निवेदन, यदि कोई हो, भेजने का अनुरोध किया गया था। उपयोक्ताओं में केवल एक अर्थात् चेन्नई पोर्ट स्टीवडोरर्स एसोसिएशन (सीपीएसए) ने अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी थीं। सीपीएसए टिप्पणियों की एक प्रति सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 अक्टूबर, 2014 द्वारा सीपीएसए द्वारा कही गई बातों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

7. सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 21 अक्टूबर, 2014 में, सीपीएसए द्वारा की गई अतिरिक्त टिप्पणियों का प्रत्युत्तर देते समय, माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के निम्नलिखित निदेश संप्रेषित किए थे:-

- (i) चेन्नई पत्तन स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसए) द्वारा दाखिल की गई रिट अपील के संबंध में, डब्ल्यूए 2014 का 729 में टिप्पणियां 13 अक्टूबर, 2014 और 14 अक्टूबर, 2014 को पूरी हुई थीं। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई डब्ल्यूए. 2014 का 729 का निपटान किया था और निम्नलिखित निदेश दिए थे:-
 - (क) टीएमपी को चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा मार्च, 2014 में प्रशुल्क के संशोधन की मांग करते प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव पर विचार करने और, किसी भी स्थिति में यथासंभव शीघ्र, इस आदेश की प्रति प्राप्त होने की तारीख से चार सप्ताह की अवधि में निपटान किया जाए।
 - (ख) अपीलकर्ता (सीपीएसए), चेन्नई पत्तन न्यास तथा मद्रास हारबर वर्क्स यूनियन (एमएचडब्ल्यूयू) को दोनों के संशोधन के संबंध में टीएमपी द्वारा आदेश पारित किए जाने से पूर्व उनका प्रतिसाद प्रस्तुत करने की उचित अवसर दिया जाना चाहिए।
 - (ग) वे लाइसेंसी चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत की गई सूची दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 में शामिल किए गए थे और स्टीवडोर के रूप में कार्य करने के इच्छुक थे, आज से एक सप्ताह की अवधि के भीतर उक्त विवरण में निर्दिष्ट की गई राशि का एक तिहाई जमा करने का निदेश दिया गया था। स्टीवडोरों को चेन्नई पत्तन न्यास को शेष राशि अदा करने की सहमति प्रदान करते हुए क्षतिपूर्ति बांड भर कर देने का निदेश दिया गया था।
 - (घ) अपीलकर्ता द्वारा उठाए गए सभी मुद्दे उपयुक्त रिट कार्यवाहियों में निर्णीत किए जाने के लिए खुले रखे गए हैं।

8.1. माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के निदेश के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीपीएसए को 27 अगस्त, 2014 को हुई संयुक्त सुनवाई में सुनवाई का अवसर दिया गया था। तथापि, एमएचडब्ल्यूयू से न तो कार्यवाहियों में परामर्श किया गया था और न ही संयुक्त सुनवाई के लिए आमंत्रित किया गया था, क्योंकि एमएचडब्ल्यूयू एक लेबर यूनियन है और उपयोक्ताओं की अनुमोदित सूची में नहीं है और इसलिए भी कि सीएचपीटी ने परामर्श किए जाने के लिए एमएचडब्ल्यूयू को लिए जाने का सुझाव भी नहीं दिया था।

8.2. अतः, माननीय न्यायालय के निदेश के अनुपालन में, सीएचपीटी प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च, 2014 की एक प्रति (जिसे अन्य स्टैकहोल्डर्स से परामर्श के लिए लिया गया था) हमारे पत्र दिनांक 24 अक्टूबर, 2014 द्वारा सीपीएसए और एमएचडब्ल्यूयू को उनके प्रत्युत्तर निश्चित समयावधि में हमें और सीएचपीटी को भेजने के लिए अग्रेषित किया गया था। उक्त पत्र सीएचपीटी को इस अनुरोध के साथ पृष्ठांकित भी किया गया था कि एक निश्चित समयावधि में सीएचपीटी को प्राप्त होने वाले सीपीएसए तथा एमएचडब्ल्यूयू के प्रत्युत्तर पर अपना प्रत्युत्तर भेजे।

8.3. प्रत्युत्तर में, सीपीएसए ने अपने ईमेल दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 द्वारा, यह कहते हुए कि इसके द्वारा पहले प्रेषित टिप्पणियां उल्लिखित की गई हैं और रिकार्ड में रखा गया है, ने अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी थीं। ये अतिरिक्त टिप्पणियां सीएचपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। सीएचपीटी ने सीपीएसए की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर देते समय कहा था कि सीपीएसए की पूर्व टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर में उसके पत्रों दिनांक 30 जून, 2014 और 21 अक्टूबर, 2014 के कवर में सीएचपीटी द्वारा प्रेषित टिप्पणियों पर विचार किया जाए।

9.1. माननीय उच्च न्यायालय के निदेश के अनुपालन में, सीपीएसए, सीएचपीटी तथा एमएचडब्ल्यूयू को आदेश पारित करने से पहले अपना प्रत्युत्तर प्रस्तुत करने के लिए उचित अवसर देने हेतु, इस संदर्भित मामले में एक बार दोबारा संयुक्त सुनवाई 7 नवम्बर, 2014 को सीएचपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था।

9.2. संयुक्त सुनवाई में, मद्रास हारबर वर्क्स यूनियन (एमएचडब्ल्यूयू) ने निवेदन किया था कि वह चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के प्रस्ताव से सहमत है बशर्ते कि यह उपयोक्ताओं के लिए लाभदायक हो और अपने लिखित निवेदन द्वारा इस स्थिति की पुष्टि करने के लिए सहमत रहे हों। तदनुसार, एक अनुस्मारक के बाद, एमएचडब्ल्यूयू ने अपने पत्र दिनांक 12 नवम्बर, 2014 के कवर में अपने निवेदन दिए थे।

9.3. संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीपीएसए ने कहा था कि वह ऑफ-मजदूरी तथा अन्य अपेक्षाओं का ध्यान रखने के लिए आशयित 192 प्रतिशत की लेवी की पृष्ठभूमि पर एक टिप्पणी भेजेगा। इस संबंध में, सीपीएसए ने अपने पत्र दिनांक 7 नवम्बर, 2014 के कवर में अपने निवेदन पेश किए थे।

10. संयुक्त सुनवाई के बाद, हमें और सीएचपीटी को भी संबोधित चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) से उसके पत्र दिनांक 5 नवम्बर, 2014 (हमें 11 नवम्बर, 2014 को प्राप्त हुआ था) और ईमेल दिनांक 7 नवम्बर, 2014 द्वारा प्राप्त हुए थे। सीसीएचए द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 नवम्बर, 2014 के कवर में प्रेषित सीसीएचए टिप्पणियों की प्रति सीएचपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। सीएचपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 21 अक्टूबर, 2014 द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 तथा 7 नवम्बर, 2014 के कवर में सीसीएचए द्वारा प्रेषित टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया था।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी तथा स्टीवडोरिंग लेवी, जो जुलाई, 2008 में अनुमोदित की गई थी, के संशोधन के लिए है। चूंकि सीएचपीटी कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए सीधे स्टीवडोरिंग सेवाएं प्रदान नहीं करता था, इसलिए लाइसेंसशुदा स्टीवडोर पत्तन से कामगारों को नियुक्त करते हुए ऐसी सेवाएं प्रदान करते हैं और प्रभार कामगारों की आपूर्ति के लिए वसूल किए जाते हैं। इस संबंध में, सीएचपीटी द्वारा संदर्भित मामले की कार्यवाहियों के दौरान उनके द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ मार्च, 2014 में सीएचपीटी द्वारा प्रेषित प्रस्ताव पर विचार किया गया है।
- (ii) जब सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए संदर्भित प्रस्ताव पर प्रशुल्क मामले की कार्यवाही समाप्त की गई थी और अक्टूबर, 2014 के तीसरे सप्ताह में ही निपटान के लिए तैयार था, माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने चेन्नई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसए) द्वारा दाखिल की गई रिट अपील

का निपटान करते हुए एक आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 पारित किया था और इस प्राधिकरण को निदेश दिया था कि आदेश की प्रति प्राप्त होने की तारीख से चार सप्ताह की अवधि के भीतर, सीपीएसए, सीएचपीटी तथा मद्रास हारबर वर्क्स यूनियन (एमएचडब्ल्यूयू) को उनके प्रत्युत्तर प्रस्तुत करने का उचित अवसर देने के बाद आदेश पारित करते हुए सीएचपीटी के प्रस्ताव पर विचार तथा निपटान किया जाए। आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 की प्रति सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 21 अक्टूबर, 2014 के कवर में 24 अक्टूबर, 2014 को उपलब्ध करवाई गई थी।

तदनुसार, माननीय न्यायालय के निदेश के अनुपालन में, सीएचपीटी प्रस्ताव की एक प्रति सीपीएसए और एमएचडब्ल्यूयू को अग्रेषित की गई थी और 7 नवम्बर, 2014 को चैन्सई में दूसरी बार संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। सीपीएसए, सीएचपीटी तथा एमएचडब्ल्यूयू को उनके तत्संबंधी निवेदन प्रस्तुत करने के लिए उचित अवसर प्रदान किया गया था। उसके बाद, इस मामले को अंतिम रूप देने के लिए लिया गया था।

(iii) माननीय उच्च न्यायालय आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 की पृष्ठभूमि संक्षेप में नीचे सारबद्ध की गई है:-

सीएचपीटी ने 01 फरवरी, 2014 से संशोधित मैनिंग मान, गैंग प्रभार, तथा डैटम और पीस दर प्रोत्साहनों के कार्यान्वयन के बारे में ट्रेड को सूचित करते हुए अपने प्रस्ताव मार्च, 2014 के अपने प्रस्ताव के साथ अपने द्वारा जारी किए गए ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 की प्रति अग्रेषित की थी। सीएचपीटी ने उक्त ट्रेड नोटिस को चुनौती देते हुए सीपीएसए के बारे में अपने प्रस्ताव में भी उल्लेख किया था। इस संबंध में, सीएचपीटी से यह पता लगा था कि माननीय मद्रास उच्च न्यायालय की एक न्यायाधीश ने आदेश दिनांक 2 जून, 2014 द्वारा यह मानते हुए सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2014 की 4157 खारिज की थी कि ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 में कोई विधिकता अथवा अभिपुष्टि नहीं है। न्यायालय आदेश के आधार पर, सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए लंबित, 3 जून, 2014 से, स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए तैनात किए गए सभी श्रेणियों के कामगारों के लिए संशोधित मजदूरी दरों को शामिल करते हुए ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 को कार्यान्वित करने की बात कही थी। परिणामस्वरूप, सीपीएसए ने आदेश दिनांक 2 जून, 2014 के विरुद्ध माननीय मद्रास उच्च न्यायालय की खंड पीठ के समक्ष एक अपील को वरीयता दी थी। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष मामला राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण (एनआईटी) निर्णय के कार्यान्वयन और संशोधित समय-दर मजदूरी संग्रहीत करने के लिए इस प्राधिकरण के लंबित अनुमोदन से संबंधित था। यह प्राधिकरण रिट याचिका अथवा सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट अपील में पार्टी नहीं था। माननीय खंड पीठ ने अपने आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 द्वारा रिट अपील का निपटान किया था।

(iv) सीएचपीटी ने संशोधित मैनिंग मान, डैटम तथा पीस दर प्रोत्साहन और इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए लंबित संशोधित समय दर मजदूरी को कार्यान्वित करने के लिए ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 जारी किया था। यह ट्रेड नोटिस था जिसे इसकी रिट याचिका सं. 2014 की 4157 द्वारा माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष सीपीएसए द्वारा चुनौती दी गई थी। माननीय एकल न्यायाधीश ने सीएचपीटी द्वारा उसके लार्डशिप के आदेश दिनांक 2 जून, 2014 द्वारा जारी किए गए ट्रेड नोटिस दिनांक 2 जून, 2014 को दी गई चुनौती को नकार दिया था। माननीय एकल न्यायाधीश द्वारा पारित आदेश दिनांक 2 जून, 2014 के विरुद्ध सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट अपील सं. 2014 का 729 का मद्रास उच्च न्यायालय की माननीय खंड पीठ ने अपने आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 द्वारा इस मामले का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण को निदेश दिया था कि सीएचपीटी, सीपीएसए तथा एमएचडब्ल्यूयू को उनका प्रत्युत्तर प्रस्तुत करने के लिए उचित अवसर देने के बाद निर्धारित समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क के संशोधन की मांग करते हुए मार्च, 2014 में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव पर विचार और निपटान किया जाए। इसलिए, इस प्राधिकरण के समक्ष मामला प्रशुल्क के संशोधन की मांग करते हुए मार्च, 2014 में सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर विचार तथा निपटान करने के लिए है।

(v) कार्यवाहियों के दौरान, सीपीएसए ने बताया था कि पत्तन ने एनआईटी निर्णय के अनुसार त्रिपक्षीय करार करने की बजाय केवल पत्तन और लेबर यूनियन को शामिल करते हुए द्विपक्षीय करार किया था। सीपीएसए ने यह भी बताया है कि पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित गैंग में तैनात किए जाने वाले कामगारों की संख्या एनआईटी निर्णय के अनुसार नहीं देखी गई है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनआईटी निर्णय के प्रावधान संबद्ध पत्तन द्वारा कार्यान्वयन के लिए हैं। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न सेवाओं/प्रचालनों के लिए मैनिंग मान/डैटम विभिन्न निपटानों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिगणित किया जाना है। सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित स्टीवडोरिंग प्रभार और सी एंड एफ लेवी निपटान ज्ञापन के अनुसार कम किए गए मैनिंग मान के आधार पर परिगणित किए गए हैं। इस प्रकार, एनआईटी निर्णय के कार्यान्वयन में इस प्राधिकरण की कोई भूमिका नहीं है और, इसलिए, सीपीएसए द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर कार्य करने के लिए उचित मंच नहीं है। यह मामला सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2010 के 4207 द्वारा माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष पहले से ही है।

(vi) सीएचपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, जुलाई, 2008 में संशोधित क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी और स्टीवडोरिंग लेवी के अनुमोदन के बाद, दो मजदूरी संशोधन कार्यान्वित किए गए हैं अर्थात् 1 जनवरी, 2007 से मजदूरी संशोधन का कार्यान्वयन, जिसे सरकार द्वारा वर्ष 2010 में अनुमोदित किया गया था और 1 जनवरी, 2012 से मजदूरी संशोधन का कार्यान्वयन, जिसे सरकार द्वारा वर्ष 2013 में अनुमोदित किया गया था। इसलिए, सीएचपीटी ने मजदूरों को वास्तव में भुगतान की जाने वाली मजदूरी और दरमान के अनुसार संग्रहीत समय-दर मजदूरी के बीच भारी अन्तर की मौजूदगी के बारे में बताया है। इस प्रकार, क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी और स्टीवडोरिंग लेवी के संशोधन के लिए सीएचपीटी से प्राप्त प्रस्ताव वास्तविक मजदूरी लागत में वृद्धि की वसूली करने एवं उसी सीमा तक स्टीवडोरिंग उपगतिविधि का घाटा आंशिक रूप से पूरा करने के लिए है।

(vii) जुलाई, 2008 में स्टीवडोरिंग लेवी तथा सी एंड एफ लेवी के संशोधन के बाद, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ 62.32 प्रतिशत से 77.84 प्रतिशत के बीच नवम्बर 2010 में अगली समीक्षा में उक्त स्टीवडोरिंग में सीएचपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति के बृहत् निर्धारण के आधार पर अनुमोदित नहीं की गई थी और नवम्बर, 2010 प्रशुल्क आदेश में तत्समय मौजूदा स्टीवडोरिंग लेवी में यथास्थिति बनाए रखी गई थी। इस स्थिति को सीएचपीटी द्वारा स्वीकार किया गया है। स्टीवडोरिंग गतिविधि में घाटा स्टीवडोरिंग लेवी में यथास्थिति बनाए रखने की वजह से नहीं अपितु, 1 अक्टूबर 2011 से सीएचपीटी में कोयला तथा लौह अयस्क यातायात के रुक जाने की वजह से, नवम्बर 2010 प्रशुल्क आदेश में अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति अर्जित नहीं कर पाने की वजह से हुआ था।

- (viii) सीएचपीटी के सामान्य संशोधन मामले को अंतिम रूप दिए जाने के दौरान, जिसका अगस्त, 2014 में इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निपटान किया गया था, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित लागत स्थित का विश्लेषण किया गया है। तथापि, सामान्य संशोधन में प्रदत्त वृद्धि निर्धारित किए जाने के समय इसे ध्यान में नहीं रखा गया था, क्योंकि क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी तथा स्टीवडोरिंग लेवी के संशोधन के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव का निपटान करते समय इस स्थिति पर विचार करना उपयुक्त महसूस किया गया था। इस प्रकार, जैसाकि सीएचपीटी को पहले ही संप्रेषित किया गया है और सीएचपीटी द्वारा भी नोट किया गया है, स्टीवडोरिंग गतिविधि के लागत विवरण में यथा प्रदर्शित घाटा स्थिति प्रचलित क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी तथा स्टीवडोरिंग लेवी में की जाने वाली वृद्धि निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शी कारक के रूप में कार्य करेगी।
- (ix) यह दोहराया जाता है कि अगस्त 2014 में निपटान किए गए सीएचपीटी के सामान्य संशोधन आदेश के अनुच्छेद 15(xix)(ग) में, स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित घाटा सीति ₹ 259.45 करोड़ पर मूल्यांकित की गई है। यह उल्लेखनीय है कि अगस्त 2014 में निपटान किए गए सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के अनुच्छेद 15(v)(ड) में यथा मूल्यांकित ₹60.53 करोड़ की स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पिछली अवधि वास्तविक घाटा के 50 प्रतिशत को लेखा में लिया गया है। स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित ₹259.45 करोड़ का उक्त घाटा जो सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मूल्यांकित किया गया था, को उस समय की गई कार्यवाही के दायरे से बाहर रखा गया था, ताकि सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी और स्टीवडोरिंग लेवी के संशोधन के लिए प्रस्ताव का निपटान करते समय विचार किया जा सके। इस प्रकार, संदर्भित प्रस्ताव का निपटान करते समय इसपर अब विचार किया गया है।

प्रशुल्क आदेश दिनांक 4 अगस्त, 2014 के अनुच्छेद सं. 15 (v) (घ), 15 (v) (ड), 15 (xix) (ख), और 15 (xix) (ग) संदर्भ के लिए नीचे दोबारा प्रस्तुत किए गए हैं:-

“15 (v) (घ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अधिशेष/घाटा स्थिति का सार नीचे दिया गया है:-

(₹लाखों में)

वर्ष	राशि
2010-11	-18977.15
2011-13	-23447.64
2012-13	-21125.76
कुल	-63550.55
50% भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाए	-31775.28

15 (v) (ड) यह उल्लेखनीय है कि उक्त घाटा स्थिति स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित पिछली अवधि घाटा स्थिति के अलावा है। हालांकि स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित पिछली अवधि घाटा स्थिति ₹121.07 करोड़ पर मूल्यांकित की गई है, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चूंकि सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग और क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी के संशोधन के लिए अलग प्रस्ताव दाखिल किया है, इसलिए ₹60.53 करोड़ के स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित पिछली अवधि घाटे को सामान्य संशोधन प्रस्ताव के दायरे से अलग किया जा रहा है और स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी के संशोधन से संबंधित प्रस्ताव का विश्लेषण किए जाने के समय विचार किया जाएगा।”

“15 (xix) (ख) जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान समग्र पतन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर राशि ₹1027.67 करोड़ का निवल घाटा होगा। तदनुसार, सीएचपीटी के प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में ऊध्वमुखी वृद्धि को प्रभावित करने का मामला है।

15(xix) (ग) यह उल्लेखनीय है कि उक्त घाटा स्थिति स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित ₹259.45 करोड़ की घाटा स्थिति है। हालांकि स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित लागत स्थिति का मूल्यांकन किया गया है, जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी के संशोधन के लिए एक पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था, स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित उक्त घाटा लागत स्थिति सामान्य संशोधन के दायरे से बाहर है और स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी के संशोधन से संबंधित प्रस्ताव का विश्लेषण किए जाने के समय विचार किया जाएगा।”

- (x) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए लागत विवरण में प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 232 प्रतिशत के औसत घाटे के विपरीत, हमारे द्वारा संशोधित लागत विवरण लगभग 249 प्रतिशत का घाटा दर्शाता है। स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-I** रूप में संलग्न किया गया है। लागत विवरण से सारबद्ध परिणाम नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	प्रचालन आय (₹ करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+) घाटा (-) (₹ करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/ घाटा 1(-) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			
		2013.14	2014.15	2015.16	कुल	2013.14	2014.15	2015.16	कुल	2013.14	2014.15	2015.16	अमर्तहम
1.	स्टीवडोरिंग गतिविधि	34.03	34.89	35.12	104.04	-70.95	-85.78	-102.71	-259.45	-208.50%	-245.89%	-292.46%	-248.95%

उपर्युक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि स्टीवडोरिंग गतिविधि लगभग ₹259.45 करोड़ के घाटे में हैं। इस प्रकार, मौजूदा स्टीवडोरिंग तथा विलयरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी में ऊर्ध्वमुखी वृद्धि को प्रभावित करने का मामला है।

- (xi) (क) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए लागत विवरण में यथा प्रदर्शित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 232 प्रतिशत के औसत घाटे के विपरीत, इसके प्रस्तावित मसौदा दरमान में स्टीवडोरिंग प्रचालनों के प्रयोजन तैनात किए गए विभिन्न श्रेणी के कामगारों एवं विलयरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए निर्धारित प्रभारों में 102 प्रतिशत से 200 प्रतिशत के बीच वृद्धि के भिन्न-भिन्न प्रतिशत का प्रस्ताव किया है। स्टीवडोरिंग गतिविधि के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित कुल घाटा लागत स्थिति के साथ प्रस्तावित मसौदा दरमान में मांगी गई विभिन्न प्रशुल्क मदों हेतु वृद्धि के विभिन्न प्रतिशत से जुड़ी जरूरी गणनाओं के साथ विश्लेषण भेजने के लिए सीएचपीटी से किए गए विशेष अनुरोध के संदर्भ में, सीएचपीटी ने निम्नलिखित उल्लेख किया है:-

- (i) समय-दर मजदूरी जनवरी, 2014 को कामगारों को देय वास्तविक मजदूरी के आधार पर लगभग 129 प्रतिशत के औसत पर वर्धित किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है।

- (ii) 192 प्रतिशत पर सामान्य लेवी मौजूदा स्तर पर व्यवस्थित की गई है।

इसके अलावा, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो तथा भंडारण गतिविधि के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि के बराबर इसे बनाए रखने के लिए अपने प्रस्ताव में सीएचपीटी द्वारा मांग की गई 198 प्रतिशत की वृद्धि के बजाय, कृषि उत्पाद के लिए टनभार लेवी, सी एंड एफ लेवी तथा इंटर-कार्टिंग प्रचालनों के संबंध में, सीएचपीटी ने बाद में सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सामान्य कार्गो तथा भंडारण के लिए अनुमोदित वृद्धि के अनुसार संशोधित कम करके केवल लगभग 42 प्रतिशत वृद्धि करने की मांग की थी।

- (ख) हालांकि सीएचपीटी द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदन स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए समय दर मजदूरी में प्रदान की जाने वाली वृद्धि की मात्रा निर्धारित करने के लिए पर्याप्त नहीं पाए गए हैं, परन्तु मौजूदा स्टीवडोरिंग में, यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी ने 2 वर्षों की अवधि अर्थात् 2014-15 और 2015-16 के दौरान प्रशुल्क मदों में इसके द्वारा मांग की गई वृद्धि की मात्रा के आधार पर संभावित सृजित होने वाली अतिरिक्त आय, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए ₹ 259.45 करोड़ के कुल घाटे के विपरीत नीचे दिए गए ₹ 75.70 करोड़ की सीमा तक परिमाणित की थी।

(i)	समय-दर मजदूरी	₹ 19.71 करोड़
(ii)	सामान्य लेवी @ 192%	₹ 32.20 करोड़
(iii)	इंटर-कार्टिंग प्रचालनों के लिए लेवी, टनभार लेवी, सी एंड एफ लेवी और	₹ 23.79 करोड़
	कुल	₹ 75.70 करोड़

- (ग) इसलिए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि के स्तर पर भी, सीएचपीटी घाटे की स्थिति में रहेगा। दूसरे शब्दों में, स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए मूल्यांकित लगभग 73 प्रतिशत घाटा बिना कवर के रहेगा। उस मामले में, समय दर मजदूरी में वृद्धि के विभिन्न प्रतिशत के लिए अनुमोदन प्रदान करने के परिणामस्वरूप सीएचपीटी को अनावश्यक लाभ नहीं होगा।

- (घ) उपरिख्यो को कवर करने के लिए समय दर मजदूरी के 192 प्रतिशत की सामान्य लेवी की वसूली को जारी रखने के लिए पत्तन के प्रस्ताव के संबंध में, यह दोहराया गया है कि वर्ष 2008 में स्टीवडोरिंग प्रभारों की पिछली समीक्षा के दौरान, सीएचपीटी को स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान 192 प्रतिशत की प्रतिशत लेवी का औचित्य बताने के लिए सीएचपीटी को कार्गो प्रहस्तन कामगारों के औसत नियोजन प्रति गैंग के ब्योरे और उपरिख्यो के संबंध में सूचना भेजने की सलाह दी गई थी। इस संबंध में, सीएचपीटी ने उपरिख्यो के ब्योरे भेजे थे और कहा था कि इस गतिविधि के लिए अधीन सुविचारित उपरिख्य पत्तन द्वारा प्रोद्भूत कुल उपरिख्यो का आर्बटित भाग है और यह वर्ष दर वर्ष एक बढ़ता हुआ रुझान है। सीपीएसए का मत है कि चूंकि 192 प्रतिशत की प्रतिशत लेवी उपरिख्यो के आर्बटित भाग को कवर करने के लिए सीएचपीटी की सहायता के लिए अनुमोदित की गई थी, उपयोक्ताओं को पत्तन के उपरिख्य व्यय वहन नहीं करने होंगे और यह स्वयं पत्तन द्वारा वहन किया जाएगा। 192 प्रतिशत की वसूली की पृष्ठभूमि स्पष्ट करने के लिए सीपीएसए द्वारा प्रेषित टिप्पणी से, यह कहते हुए नोट का समाहार किया गया है कि लेवी लागतों जैसे ऑफ मजदूरी, उपस्थिति धन, बोनस, पेंशन आदि डिफर करने के लिए केवल आपूर्ति पर वसूल की जाती है और सीधे तौर पर लेबर के उपयोग पर निर्भर करती है। लेबर के उच्चतर उपयोग, लेवियों की वसूली कम होगी और विलोमतः। नोट से, यह देखा जा सकता है कि लेवी और लेबर की तैनाती एक-दूसरे से जुड़े हुए हैं।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, 192 प्रतिशत की सामान्य लेवी को जारी रखने से लगभग ₹32.20 करोड़ की अतिरिक्त आय अर्जित करने में सहायता प्राप्त होगी। जब अनुमानित घाटे से तुलना की गई थी, अतिरिक्त राजस्व केवल कुल घाटे का 12 प्रतिशत होता है। इसके अलावा, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा संयुक्त सुनवाई में बताया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली दरें केवल अधिकतम स्तर पर होंगी और कि पत्तन को यह अधिकार होगा कि कम दरें वसूल की जाए, यदि वह ऐसा चाहे तो। सीएचपीटी बेहतर दरों पर विचार करने के लिए तैयार है यदि संबद्ध पार्टी से कारोबार प्रोपोजिशन है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, 192 प्रतिशत की सामान्य लेवी को जारी रखने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। तथापि, सीएचपीटी को उपरिख्यो से संबंधित सूचना और कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रति गैंग औसत नियोजन के ब्योरे, अंतर्संबंध की वजह से, स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान 192 प्रतिशत की प्रतिशत लेवी का औचित्य बताने की सलाह दी गई है।

इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है:—

- (क) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर अध्याय VII के अधीन मान 1 के क्र.सं. 1 में यथा निर्धारित कामगारों की विभिन्न श्रेणियों के लिए समय दर मजदूरी में, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर, वृद्धि प्रदान करना।
- (ख) अध्याय VII के अधीन मान 1 के क्र.सं. 2 में यथा निर्धारित स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए मजदूरी पर 192 प्रतिशत की सामान्य लेवी जारी रहने को बनाए रखा जाए।
- (ग) पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्तर पर अध्याय VII के अधीन मान 1 के क्र.सं. 3(ख) में यथा निर्धारित टनभार लेवी और अध्याय VII के अधीन मान 2 में यथा निर्धारित सी एंड एफ लेवी।
- (ङ) जब सीसीएचए और एमएचडब्ल्यू ने प्रशुल्क वृद्धि के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव का समर्थन किया था, एसआईसीएल ने वित्तीय वर्ष के अंत में प्रशुल्क में अलग वृद्धि करने का अनुरोध किया था और सीपीएसए तथा सेंचुरी स्टार इस आधार पर स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी में सीएचपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि की मात्रा पर आपत्ति करना देखा गया है कि वृद्धि बहुत ज्यादा है और पत्तन से कार्गो ड्राइव करेगा और कि दरों में वृद्धि से मार्केट में घटकों को अप्रतिस्पर्धी बना देगा।
जब सीपीएसए द्वारा अभिव्यक्त चिंताओं की तारीफ की गई है, यह स्वीकार करना होगा कि स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए लागत स्थिति घाटा स्थिति दर्शाती है। हालांकि सीएचपीटी अंगीकृत लागत जमा सूत्र के अनुसार सम्पूर्ण घाटा कवर करने के लिए प्रशुल्क वृद्धि की मांग करने के लिए हकदार है, पत्तन ने उपयोक्ताओं की मांग को व्यवस्थित करने के प्रयास किए थे और निम्नतर स्तर पर ही वृद्धि की मांग की थी, ताकि स्टीवडोरिंग गतिविधि के घाटे का केवल 20 प्रतिशत वसूल करने में सहायता मिलेगी। जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी बेहतर दरों पर विचार करने के लिए सहमत है यदि उपयोक्ताओं से कारोबार प्रोपोजिशन होता है।
कामगारों के मामले में दो मजदूरी संशोधन किए गए थे, चूंकि स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी पिछले मौके पर संशोधित किए गए थे। यह पत्तन के लिए स्वाभाविक है कि मजदूरी लागतों में वृद्धि करने के लिए प्रयास किया जाए। तथापि, पत्तन ने कमतर स्तर पर वृद्धि की मात्रा का प्रस्ताव किया था। एफएसए ने पत्तन की प्रशुल्क वृद्धि की जरूरत को समझा था।

- (xii) वर्ष 2008 में स्टीवडोरिंग प्रभारों की पिछली समीक्षा के दौरान, पत्तन कामगारों के वेतन तथा भत्तों के लंबित संशोधन के लेखा पर बकाया मजदूरी की देयता को पूरा करने के लिए आरक्षण तैयार करने में सीएचपीटी को सहायता प्रदान करने के लिए अंतरित आधार पर ₹ 1 प्रति टन की विशेष दर अनुमोदित की थी, को पत्तन द्वारा बकाया देयता वसूली किए जाने तक जारी रखना था। इस संबंध में, पत्तन ने बताया था कि 01 जनवरी, 2007 से प्रभावी मजदूरी संशोधन के लेखा पर स्टीवडोरिंग उप-गतिविधि से संबंधित कुल मजदूरी बकाया राशि ₹9.35 करोड़ में से, केवल ₹ 1.09 करोड़ की राशि अग्रस्त, 2014 तक संग्रहीत की गई है। परिणामस्वरूप, पत्तन ने उपर्युक्त राशि पूरी तरह से संग्रहीत किए जाने तक लेवी को जारी रखने का प्रस्ताव किया था। चूंकि इस लेवी से होने वाली आय बकाया मजदूरी की देयता को पूरा करने के लिए ही उपयोग किया जाएगा, सीएचपीटी ने बताया है कि इस लेखा पर पत्तन पर कोई अतिरिक्त वित्तीय बोझ नहीं पड़ेगा। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और इसके मद्देनजर कि स्टेकहोल्डरों की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है, यह प्राधिकरण ₹ 1 प्रति टन की लेवी के साथ जारी रखने के लिए पत्तन को अनुमति देने के लिए प्रवृत्त है। इस संबंध में, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि एक अलग खाता व्यवस्थित किया जाए और इस प्राधिकरण को सूचना के साथ नियमित रूप से इस शीर्ष के अधीन संचयनों की समीक्षा की जाए। पत्तन को यह सलाह भी दी गई थी कि मजदूरी बकाया देयता की वसूली पर तत्काल उक्त लेवी की वसूली समाप्त करना सुनिश्चित किया जाए। इस संबंध में, सीएचपीटी को यह भी संप्रेषित किया गया था कि इस लेखा पर अधिक संग्रहण, यदि कोई हो, सीएचपीटी के 2008 आदेश में लिए गए निर्णय के अनुसार सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग वसूली की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (xiii) (क) सीएचपीटी ने 3 जून 2014 से प्रस्तावित समय दर मजदूरी और सामान्य लेवी वसूल करना शुरू कर दिया था। तथापि, टनभार लेवी, सामान्य कार्गो के लिए सी एंड एफ लेवी, बल्क कार्गो के लिए सी एंड एफ लेवी और मजदूरी संशोधन बकायों के लिए वसूली मौजूदा दरमानों के अनुसार वसूल किया जाना जारी रखा गया था।
- (ख) 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के प्रावधानों के अनुसार, टीएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ प्रस्तावित प्रभारों की वसूली नई सुविधा अथवा नए कार्गो के प्रहस्तन के मामले में किया जा सकता है। चूंकि स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ सेवाएं प्रदान करना एक नई सेवा नहीं है, इसलिए इसके द्वारा की गई कार्यवाई 2005 दिशानिर्देशों में शामिल खंड 2.17.1 से 2.17.4 के दायरे में नहीं आती है।
- (ग) इस संबंध में, सीएचपीटी ने 1 अक्टूबर, 2011 से कोयले तथा लौह अयस्क को रोकने और दो मजदूरी संशोधनों के कार्यान्वयन की वजह से होने वाले अतिरिक्त नकदी आउटफ्लो को स्वीकार करते हुए होने वाले प्रचालनात्मक व्ययों को पूरा करने के लिए इसके

संघर्ष के संदर्भ को लेते हुए इसकी कार्रवाई को औचित्यपरक ठहराने की कोशिश की थी। इसलिए, कुछ सीमा तक वित्तीय स्थिति में सुधार करने के मद्देनजर, पत्तन ने प्राधिकरण के लंबित अनुमोदन तक उपयोक्ताओं से वास्तविक मजदूरी वसूल करने का निर्णय लिया था और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि सीएचपीटी द्वारा की गई कार्रवाई के प्रति नरम रुख अपनाया जाए। तदनुसार, पत्तन ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.8 के अनुसार 3 जून, 2014 से पूर्वव्यापी प्रभाव से संशोधित स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ प्रभारों हेतु अनुमोदन की मांग की थी।

- (घ) जब 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 3.2.8 विनिर्दिष्ट करता है कि संशोधित/परिवर्तित प्रभार कुछ लीड समय की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होंगे, यह भी दिया गया है कि आपवादिक मामलों में अभिलेखित किए जाने वाले कारणों से पूर्वव्यापी प्रभाव दिया जा सकता है।
- (ङ) सीपीएसए ने 3 जून, 2014 से दरों के पूर्वव्यापी अनुप्रयोग पर आपत्ति उठाई थी और पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रशुल्क वृद्धि के लिए अनुरोध किया था।
- (च) उपयोक्ता एसोसिएशन की टिप्पणी यह है कि समय दर मजदूरी और सामान्य लेवी को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने से जलयानों तथा कार्गो जो पहले ही प्रहस्तित किए जा चुके हैं, से देयताओं की वसूली करने में उन्हें कठिनाई होगी। परन्तु, इसे स्वीकार करना होगा कि सीएचपीटी ने अपने ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 द्वारा प्रस्तावित दरों की वसूली करने के अपने आशय को जानकार बना दिया है, जबकि सीएचपीटी को सीपीएसए द्वारा दिए गए अभ्यावेदन के आधार पर लंबित रखा गया था। इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए लंबित प्रस्तावित दरों की वसूली करने के इसके आशय को ज्ञात बनाने के लगभग चार महीनों की अवधि के बाद ही, कि सीएचपीटी ने माननीय एकल न्यायालय के निष्कर्षों के आधार पर समय दर मजदूरी और सामान्य लेवी के मामले में प्रस्तावित दरें कार्यान्वित की थी।
- (छ) यह उल्लेखनीय है कि मद्रास उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश ने आदेश दिनांक 2 जून 2014 द्वारा, सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2014 का 4157 को खारिज करते हुए, निर्णय दिया था कि ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 (जिसमें पत्तन ने 01 फरवरी 2014 से संशोधित प्रभारों की वसूली करने के लिए शुरू में निर्णय लिया था) में कोई विधिकता अथवा अभिपुष्टि नहीं है। न्यायालय आदेश दिनांक 2 जून, 2014 के विरुद्ध सीपीएसए द्वारा दाखिल की गई रिट अपील का निपटान किए जाने के समय भी, माननीय खंड पीठ ने अपने आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 द्वारा माननीय एकल न्यायालय द्वारा पारित किए गए आदेश दिनांक 2 जून, 2014 को खारिज नहीं किया था। खंड पीठ द्वारा पारित 14 अक्टूबर, 2014 के आदेश को 2 जून, 2014 के आदेश में एकल न्यायाधीश के निष्कर्षों को दरकिनार नहीं किया है जिसकी ट्रेड नोटिस दिनांक 31 जनवरी, 2014 में कोई विधिकता अथवा अभिपुष्टि नहीं है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा पुष्टि की गई है। अतः, यह संभव नहीं पाया गया था कि सीपीएसए द्वारा दिए गए बयान को स्वीकार किया जाए कि माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 14 अक्टूबर, 2014 में संग्रहण पर रोक लगाई थी।
- (ज) उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण इस मामले में 3 जून, 2014 से इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक प्रस्तावित दरों पर समय दर मजदूरी और सामान्य लेवी की वसूली नियमित करने के लिए प्रवृत्त है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ₹ 259.45 करोड़ का घाटा 3 वर्षों की अवधि अर्थात् 2013-14 से 2015-16 से संबंधित है। तथापि, संशोधित स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग एवं फारवर्डिंग लेवी जून, 2014 से मार्च, 2016 तक 22 महीनों की अवधि के दौरान ही प्रभावी रहेगी। इस प्रकार, 22 महीनों की अवधि के दौरान सीएचपीटी द्वारा अर्जित किए जाने की संभावना वाली अतिरिक्त आय, पत्तन द्वारा प्रस्तावित वृद्धि के स्तर पर, स्टीवडोरिंग गतिविधि के घाटे लगभग ₹ 259.45 करोड़ के स्थान पर लगभग ₹ 69.39 करोड़ होगी।
- (झ) सावधानी के उपाय के रूप में, यह स्पष्ट किया गया है कि 3 जून 2014 से प्रस्तावित समय दर मजदूरी और सामान्य लेवी की वसूली का नियमितीकरण इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना प्रस्तावित प्रशुल्क को कार्यान्वित करना और सीएचपीटी अथवा वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनल सहित किसी महापत्तन न्यास द्वारा उदाहरण के रूप में उद्धरित नहीं किया जाएगा, क्योंकि सीएचपीटी मामले में दरों का नियमितीकरण माननीय एकल न्यायालय और मद्रास उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा पारित आदेशों के परिप्रेक्ष्य में अलग प्रकृति की है।

- (xiv) सीएचपीटी ने यह टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि ट्रेड की लम्बे समय से लंबित आवश्यकता के आधार पर 50 प्रतिशत मजदूरी पर 192 प्रतिशत लेवी और मौजूदा मजदूरी के 50 प्रतिशत का भुगतान करते हुए, स्टीवडोर को स्थायी आधार पर आने वाले और फिनिशिंग पोतों के लिए पूर्ण पाली की बजाय आधी पाली के लिए गैंग की अनुमति दी गई थी। सीएचपीटी के अनुसार, स्टीवडोर पार्ट पाली कार्य के लिए गैंग नियुक्त करने के लिए रिल्यूकटेन्ट है क्योंकि उन्हें शेष निष्क्रिय रहते हुए पूर्ण गैंग प्रभार अदा करने होंगे। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, मान्यता प्राप्त ट्रेड यूनियनों और स्टीवडोरर्स एसोसिएशन के साथ विचार-विमर्श से प्रस्तावित प्रावधान शामिल करने से जलयान दिवस आउटपुट की वृद्धि, निष्क्रिय घंटे की कटौती और घुमाव समय में वृद्धि हुई थी। इसके अलावा, सीएचपीटी के अनुसार, हालांकि दीर्घावधि में मजदूरी के 50 प्रतिशत की वसूली और आधी-पाली गैंग के लेखा पर आन्तरिक राजस्व नुकसान हो सकता है, यह योजना स्टीवडोरों को आधी-पालियों के लिए लेबर से स्टीवडोर इन्ड्यूस करेगी, इससे अधिक पोतों के प्रहस्तन की वजह से अतिरिक्त आय के सृजन को बढ़ावा मिलेगा। सीएचपीटी ने उक्त योजना की वजह से होने वाली अतिरिक्त आय परिमाणित करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी। तथापि, इस स्थिति के आधार पर कि अब निर्धारित किया गया प्रशुल्क मार्च, 2016 के लिए आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से लगभग 16 महीनों की अवधि के लिए है और पत्तन की स्थिति पर विचार करते हुए कि उक्त योजना से कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी, जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, यह प्राधिकरण मौजूदा स्थिति में इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि स्टीवडोरिंग लेवी की अगली समीक्षा के दौरान इस संबंध में पड़ने वाले वित्तीय प्रभाव के ब्योरे भेजे।

- (xv) एनआईटी निर्णय पत्र दिनांक 10 जनवरी, 2014 के कार्यान्वयन के लिए यूनियनों के साथ किए गए निपटान ज्ञापन (एमओएस) में निर्धारित संशोधित मैनिंग मान के आधार पर, सीएचपीटी ने मान-1 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 11 और 12 में संशोधनों का प्रस्ताव किया है। 3 हुकों तक एक रिलीवर और 3 हुकों के लिए 2 रिलीवर की तैनाती के निर्धारण से संबंधित मान-1 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 11 में, सीएचपीटी ने उक्त टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया था ताकि हुकों की संख्या पर ध्यान दिए बिना एक रिलीवर प्रति पाली प्रति पोत की तैनाती निर्धारित की जा सके। इसी तरह, 1 हुक तक एक सुपरवाइजर और 2 अथवा अधिक हुकों के लिए 2 सुपरवाइजर की तैनाती निर्धारित करने से संबंधित मान-1 के अधीन

मौजूदा टिप्पणी सं. 12 में, सीएचपीटी ने उक्त टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया था ताकि हुकों की संख्या पर ध्यान दिए बिना एक सुपरवाइजर और एक टिण्डल प्रति पाली प्रति पोट की तैनाती निर्धारित की जा सके। चूंकि प्रस्तावित संशोधन एमओएस के अनुसार बताए गए हैं, इसलिए यह प्राधिकरण इसे अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xvi) मौजूदा करार में, कोबल स्टोन, कट स्टोन, बेरिट्स, मैग्नीज ऑर, फेलसफर, ब्लू मेटल आदि, कोई अन्य शुष्क बल्क कार्गो जो भीड़ की अपेक्षा करता है, के मामले में शिपमेंट से पहले अंतरण क्षेत्र में भीड़ के लिए प्रभार वसूली योग्य हैं। सीएचपीटी को 2 मजदूरों की आपूर्ति के लिए मजदूर की मजदूरी दर का दोगुना वसूली करने की अनुमति दी गई थी। यदि अतिरिक्त मजदूरों की अपेक्षा की जाती है तो सीएचपीटी एक मजदूर के लिए निर्धारित मजदूरी दर पर वसूली करता है। सीएचपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में भी समान व्यवस्था किए जाने का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया गया है।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण संशोधित दरमान और स्टीवडोरिंग प्रचालनों और क्लियरिंग तथा फारवर्डिंग प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों तथा सुपरवाइजरी स्टाफ की आपूर्ति के लिए के लिए प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, जैसी दरमानों में हैं, **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई हैं।

13.2. संशोधित दरें पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से प्रभावी होंगी और 31 मार्च, 2016 तक वैध रहेंगी। वैधता तब तक स्वतः समाप्त हो जाएगी जब तक इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है। प्रस्तावित दरों पर समय दर मजदूरी की वसूली तथा सामान्य लेवी 3 जून, 2014 से पारित किए जाने वाले आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक नियमित किया गया है।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143 / 2014]

अनुबंध-I

स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ लेवी के लिए लागत विवरण										
क्र.सं.	विवरण	(रु. लाखों में)								
		वास्तविक			सीएचपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
I	प्रचालन आय	4962.92	4253.86	3535.61	3403.00	3488.60	3512.00	3403.00	3488.60	3512.00
II	प्रचालन व्यय									
	—वेतन और मजदूरी	3,556.09	3,377.00	3,361.28	4,436.89	4,880.58	5,368.64	4436.89	4880.58	5368.64
	—अन्य	23.73	39.66	4.67	15.45	5.75	6.15	15.45	5.75	6.15
	कुल	3579.82	3416.66	3365.95	4452.34	4886.33	5374.79	4452.34	4886.33	5374.79
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत									
IV	मूल्यहास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	2709.17	2698.10	2709.63	3299.39	3437.45	3734.49	2899.30	3073.26	3257.66
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I)–(II)–(III)–(IV)–(V)	(1,326.07)	(1,860.90)	(2,539.97)	(4,348.73)	(4,835.18)	(5,597.28)	(3,948.64)	(4,470.99)	(5,120.45)
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	666.22	482.05	458.91	415.59	386.97	388.65	352.29	348.92	357.00
VIII	एफएमई की आबंटित हिस्सेदारी	2402.75	2694.14	2890.18	3551.62	3492.65	3547.56	3498.76	3447.23	3490.10
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII)–(VIII)	(1,736.54)	(2,212.09)	(2,431.28)	(3,136.03)	(3,105.68)	(3,158.91)	(3,146.46)	(3,098.31)	(3,133.10)
X	अधिशेष/घाटा(VI)+(IX)	(3,062.61)	(4,072.99)	(4,971.25)	(7,484.76)	(7,940.86)	(8,756.19)	(7,095.11)	(7,569.30)	(8,253.55)
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XIII	क्षमता उपयोगिता	73.50%	58.80%	54.35%	63.09%	64.26%	66.19%	54.97%	54.90%	56.55%
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X)–(XIV)	(3,062.61)	(4,072.99)	(4,71.25)	(7,484.76)	(7,940.86)	(8,756.19)	(7,095.11)	(7,569.30)	(8,253.55)
XVI	समायोजित किए जाने के लिए सुविचारित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए घाटे का 50%	-6053.42						0.00	-1008.90	-2017.81
XVII	कुल घाटा							-7095.11	-8578.20	-10271.36

XVIII	तत्संबंधी वर्षों की प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा	-61.71%	-95.75%	-40.61%	-219.95%	-227.62%	-249.32%	-208.50%	-245.89%	-292.46%
XIX	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा				-232.30%			-248.95%		

अनुबंध-II

अध्याय - VII

I. कार्गो प्रहस्तन कामगारों और पर्यवेक्षण स्टाफ की आपूर्ति के लिए प्रभार

मान 1 – स्टीवडोरिंग प्रचालन:

(1) स्टीवडोरिंग प्रचालनों के प्रयोजन के लिए कामगारों की विभिन्न श्रेणियों की समय दर मजदूरी निम्नवत् हैं:-

क्र.सं.	श्रेणी	मजदूरी दर प्रति 8 घंटों की पाली (₹ में)
1.	ऑन बोर्ड पर्यवेक्षक	2070/-
2.	टैली क्लर्क	1620/-
3.	टिण्डल	1480/-
4.	मिस्ट्री	1480/-
5.	विंच ड्राईवर	1480/-
6.	सिग्नल मैन	1370/-
7.	मजदूर	1370/-

- (2) (क) लेबर की नियुक्ति से पहले स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए मजदूरी पर 192 प्रतिशत लेवी और समय दर मजदूरी को शामिल करते हुए स्टीवडोर प्रभारों की अदायगी करेंगे।
- (ख) स्टीवडोर को स्थायी आधार पर आने वाले तथा फिनिशिंग पोतों के लिए पूरी पारी की बजाय आधी पाली के लिए मौजूदा मजदूरी का 50 प्रतिशत और 50 प्रतिशत मजदूरी पर 192 प्रतिशत लेवी का भुगतान करते हुए, इंडेन्ट गैंग देने की अनुमति दी जाएगी।
- (3) (क) खंड (ii) में उल्लिखित लेवी ढांचा कृषि उत्पाद जैसे गेहूं, चावल, मक्का, दालें आदि, बैगों अथवा जम्बो बैगों अथवा पालाटियों में चीनी सहित, के मामले में लागू नहीं होगा।
- (ख) ऐसे घटक कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती और स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए सुपरवाइजरी स्टाफ हेतु ₹ 10.65 पीएमटी का प्रभार अदा करेंगे।
- (4) पीस-दर प्रोत्साहन अलग-से वास्तविकता के आधार पर भुगतान किए जाएंगे।
- (5) उपयोक्ताओं द्वारा प्रभारों के भुगतान/पत्तन द्वारा अधिक वसूली की वापसी एवं विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज की लेवी इस दरमान के अध्याय-1 में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित की जाएगी।
- (6) जब कभी स्टीवडोरों को अतिरिक्त मैन पावर की आवश्यकता पड़ती है तो कामगारों की श्रेणी के संबंध में वास्तविक मजदूरी उनके द्वारा लेवी के अतिरिक्त देय होगी।
- (7) पीस-दर की गणना करते समय, डैटम समायोजित नहीं किया जाएगा, प्रभावी कार्य घंटों के अनुसार, अर्थात् कोई निष्क्रिय घंटा संकल्पना नहीं होगी। डैटम को बिनी कटौती के सम्पूर्ण पाली के लिए सम्पूर्ण टनभार रूप में लिया जाएगा।
- (8) हैवी लिफ्ट कार्गो का टनभार पीस दर की गणना के लिए और यहां पर अंगीकृत अन्य प्रयोजनों के लिए 7 टन/इकाई लिया जाएगा।
- (9) गैंग में तैनात मजदूर प्रचालनात्मक सुविधा के अनुसार ऑन शोर और ऑन बोर्ड कार्य के लिए वितरित किए जाएंगे।
- (10) मिस्ट्री की कमी होने के मामले में, उसके स्थान पर टिण्डल तैनात किया जा सकेगा। जब कभी टिण्डल की कमी होती है तो उर्वरकों तथा अयस्क के बल्क पोतों के लिए ही तैनात किया जाएगा, जहां तट क्रेन का उपयोग किया जाता है (जहां विंच ड्राईवरों की तैनाती नहीं की गई हो)।
- (11) हुकों की संख्या पर ध्यान दिए बिना विंच ड्राईवरों/सिग्नलरों/टैली क्लर्कों की श्रेणियों में एक रिलीवर प्रति पाली प्रति पोत तैनात किया जाएगा।
- (12) एक सुपरवाइजर और एक टिण्डल प्रति पाली प्रति पोत तैनात किया जाएगा, हुकों की संख्या भले ही कितनी भी हो।

II. मान 2 – विलियरिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालन

कार्गो की प्रकृति		लेवी प्रति टन (₹ में)
डिलीवरी/प्राप्ति		
(क)	सामान्य कार्गो	56.80
(ख)	बल्क कार्गो, अयस्क और टिम्बर/लट्टे	5.35

शर्तें:

1. लागू सी एंड एफ आयात आवेदकों और निर्यात आवेदकों के माध्यम से संग्रहीत किए जाएंगे जब सी एंड एफ प्रचालनों के लिए लेबर की वास्तविक तैनाती की गई हो और इस कार्य के लिए अतिरिक्त मजदूरी संग्रहीत नहीं की जाएगी।
2. उपर्युक्त दरों में पीस दर प्रोत्साहन शामिल नहीं था। पीस दर प्रोत्साहन सीएचपीटी द्वारा उपर्युक्त सी एंड एफ प्रभारों के अलावा, डिलीवरी/प्राप्ति के पूरा होने के बाद और यह उपयोक्ताओं द्वारा देय है, परिगणित किया जाएगा।
3. सी एंड एफ प्रचालनों के लिए पीस दर प्रोत्साहन के अलावा ₹ 4/- प्रति टन की राशि अग्रिम रूप में संग्रहीत की जाएगी जिसे सीएचपीटी द्वारा परिगणित वास्तविक पीस दर से समायोजित किया जाएगा। वापसी के लिए समय सीमा और विलंब के मामले में दंडात्मक ब्याज का भुगतान इस दरमान के अध्याय-1 में सामान्य शर्तों में टीएएमपी द्वारा यथा निर्धारित लागू होगा।
4. जब कभी स्टीवडोरों को अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता हो, इंडेन्टेड कामगारों की श्रेणी के मामले में वास्तविक मजदूरी लेवी के अलावा उनके द्वारा देय होगी।
5. इंटर-कार्टिंग प्रचालनों के लिए, सी एंड एफ प्रचालन के लिए यथा लागू समान दरें संग्रहीत की जाएंगी। प्रभारों का भुगतान सेवा प्रदान किए जाने से पहले करना होगा।
6. सामान्य कार्गो के प्राप्ति डिलीवरी कार्य के लिए, गैंग विभिन्न बिन्दुओं पर तैनात किए जाएंगे और दी गई पाली में विभिन्न नियोक्ताओं के लिए कार्य करेंगे। तथापि, बैग कार्गो के लिए 4 मजदूरों का एक अलग गैंग पाली अनुभाग को पूर्व सूचना के साथ नियोक्ता से प्राप्त अनुरोध पर तैनात किया जाएगा।
7. जब कभी सीएचपीटी सीधे डिलीवरी/सीधे शिपमेंट की अनुमति देता है तो सी एंड एफ प्रचालनों के लिए कोई प्रभार ऐसी मात्रा के लिए देय नहीं है, जिसे हुक प्वाइंट से सीधे डिलीवरी किया गया है अथवा सीएचपीटी के नियंत्रणाधीन किसी लेबर के उपयोग के बिना सीधे नौभरित किया गया है जिसकी तैनाती की लागत इस दरमान में विनिर्दिष्ट किसी अन्य प्रभार द्वारा वसूल की जाती है।

- III. (1) कोबल स्टोन्स, कट स्टोन्स, बेरिट्स, मैगनीज ऑर, फेल्सफर, नीली धातुओं आदि के मामले में, और कोई अन्य शुष्क बल्क कार्गो जो शिपमेंट से पहले अंतरण क्षेत्र में एकत्र किए जाने की अपेक्षा करते हैं, अंतरण क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए निम्नलिखित प्रभार देय हैं। तथापि, ये प्रभार देय नहीं हैं यदि ये कार्गो लाइसेंसशुदा प्लॉट में भंडारित किए जाते हैं।
- (i) वास्तविक पीस दर।
 - (ii) दो मजदूरों के लिए ₹ 2740/- की दर से मजदूरी। सीएचपीटी अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक मात्रा पर ईए आवेदनों के माध्यम से उपर्युक्त प्रभार देय हैं। यदि अतिरिक्त मजदूरों की आवश्यकता होती है तो ₹ 1370/- प्रति मजदूर की दर से अतिरिक्त पृथक प्रभार अदा करने होंगे।
- (2) मजदूरी संशोधन बकाया देयताओं की पूर्ति के लिए रिजर्व तैयार करने के लिए, सभी आयात और निर्यात आवेदनों में ₹ 1 प्रति टन की विशेष दर संग्रहीत की जाएगी, जब कभी कार्गो प्रहस्तन प्रभाग कामगार तैनात किए जाते हैं।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th December 2014

No.TAMP/19/2014-CHPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in compliance of the direction issued by the Hon'ble High court of Madras, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Chennai Port Trust for revision of the Stevedoring and Clearing & Forwarding charges prescribed in its Scale of Rates as in the order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/19/2014-CHPT

Chennai Port Trust

...

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of November of 2014)

This case relates to the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for revision of the Stevedoring and Clearing & Forwarding (C&F) charges prescribed in its Scale of Rates.

2.1 This Authority had passed an Order No.TAMP/34/2007-CHPT dated 3 July 2008 disposing of the proposal received from the CHPT for revision of Stevedoring and C&F levy at CHPT. The said Order was notified in the Gazette of India vide Gazette No.116 dated 22 July 2008. The validity of the rates approved in the Order dated 3 July 2008 was upto 31 March 2011.

2.2. Subsequently, during the proceedings relating to the general revision proposal of CHPT disposed in November 2010, the CHPT had proposed increase in the range of 62.32% to 77.84% over the existing rates prescribed for stevedoring operations and had proposed to maintain status quo in the rates prescribed for Clearing & Forwarding operations. However, no cost statement relating to these operations had been furnished by the CHPT. That being so, the financial impact of the increase proposed could not be ascertained. Since a comprehensive assessment of the financial/cost position of the port as a whole had been made while disposing the general revision proposal of CHPT, this Authority decided to continue with the existing rates for the Stevedoring and C & F operations and extended the validity of the Stevedoring and C&F levy upto 31 March 2013, co-terminus with the validity of the existing Scale of Rates of CHPT approved vide Order No.TAMP/45/2008-CHPT dated 10 November 2010.

2.3. Thereafter, since the general revision of SOR at CHPT was due from 1 April 2013, the CHPT was requested vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 7 May 2012 followed by a reminder dated 4 July 2012 to file its proposal for the general revision of its SOR. The CHPT was also requested to include the revision of Stevedoring and C&F levy also as a part of general revision proposal and submit a comprehensive proposal to this Authority. After granting extension of time at the request of CHPT and after reminders, the CHPT vide its letter dated 19 February 2013 and 29 May 2013 filed its proposal for general revision of its SOR.

2.4. During the proceedings relating to the general revision proposal of CHPT disposed recently by this Authority, with regard to revision of stevedoring charges, the CHPT had stated that based on the recent Bipartite Wage Negotiation Committee (BWNC) settlement, salaries and wages of Class III & IV employees have been increased with effect from 1 January 2012. On the other hand, the existing stevedoring charges have not been revised since July 2008. Hence, there is a huge under recovery in the wages paid to the labourers and time-rate wages and levy collected as per SOR. Further, based on the BWNC agreement, a Memorandum of Settlement (MoS) has been entered with the Unions in January 2014 for implementation of National Industrial Tribunal (NIT) award on manning scale. Further, the datum and piece rate incentive have also been revised based on the MoS. As a result, the CHPT made a mention about filing a separate proposal for revision of stevedoring charges, after taking into account the revised wage structure, revised manning scale, datum, piece rate incentive, etc.

3.1. In this backdrop, the CHPT vide its letter dated 17 March 2014 has submitted its proposal for revision of stevedoring and C&F charges. The main points made by the CHPT are given below:

- (i) The Stevedoring and C&F charges at CHPT was last revised by TAMP vide order dated 3 July 2008 with validity upto 31 March 2011. During the general revision of SOR of CHPT in the year 2010, CHPT sought an increase of 62.32% to 77.84% in the Stevedoring charges. However, TAMP did not approve any increase and stated that the existing rates for these operations will continue without any change based on the comprehensive assessment of the financial/cost position of the port as a whole. Subsequently, TAMP vide letter dated 31 July 2012 has stated that as recorded in paragraph 11 (xxxvii) of TAMP Order dated 10 November 2010, the validity of the existing stevedoring and C&F levy stands extended upto 31 March 2013, co-terminus with the validity of the existing Scale of Rates of CHPT and requested CHPT to include the revision of Stevedoring and C&F Levy also as a part of its General Revision proposal and submit a comprehensive proposal.
- (ii) CHPT has filed a comprehensive proposal for revision of Scale of Rates vide letter dated 19 February, 2013. However, no revision has been proposed in Stevedoring charges and C&F Levy in the general revision proposal considering that the Wage Revision for Class III and IV employees with effect from 1 January, 2012 was under BWNC discussions. Hence, it was proposed to file a separate proposal for revision of Stevedoring and C&F charges after finalization of wage revision settlement.

- (iii) Subsequently, the Wage Revision settlement for Class III and IV employees with effect from 1 January 2012 was signed on 25 October, 2013. The revised salaries and wages for Class III & IV employees have been implemented in CHPT with effect from November 2013. The arrears of wages from January 2012 to October 2013 have also been paid in January 2014.
- (iv) As stated earlier, at present, the stevedoring and C&F charges are collected based on the rates approved by TAMP vide Order dated 3 July 2008. These rates were approved prior to the implementation of wage revision w.e.f. 1 January, 2007, which was approved in the year in 2010. As such, two wage revisions have taken place after the existing rates have been fixed by TAMP. Hence, there is a huge under recovery in the actual wages paid to the labourers and time-rate wages collected as per SOR.
- (v) Further, as per the revised cost statements for general revision of SOR, at the existing tariff, the stevedoring sub-activity shows an estimated deficit of ₹ 74.85 crores, ₹ 79.41 crores and ₹ 87.56 crores for the years 2013-14 to 2015-16 respectively, aggregating to ₹241.82 crores. Hence, in order to meet the huge deficit in the stevedoring sub-activity, it is proposed to revise the Stevedoring and C&F charges, as given below:
- (a) It is proposed to revise the existing time-rate wages based on the revised wage rates being actually paid to the workers and taking into account the Dearness Allowance (DA) applicable for January 2014 to March 2014 as of January 2014. A statement showing calculation of wage rates actually paid to different categories of employees as of January 2014, after implementation of wage revision settlement dated 25 October 2013, is furnished.
- (b) A comparative position of wage rates prescribed in the existing SOR and the proposed wage rates is tabulated below:

Sl. No.	Category	Time rate Wages as per existing SOR per shift of 8 Hours (in ₹)	Proposed Time-rate Wages per shift of 8 hours (in ₹)	Increase %
1.	On board supervisor	921.20	2070/-	125%
2.	Tally Clerk	801.30	1620/-	102%
3.	Tindal	626.00	1480/-	136%
4.	Maistry	600.27	1480/-	147%
5.	Winch Driver	575.30	1480/-	157%
6.	Signal man	566.60	1370/-	142%
7.	Mazdoor	646.60	1370/-	112%
Average increase				129%

- (c) Based on the BWNC agreement dated 25 October 2013, a Memorandum of Settlement (MoS) has been entered with the Unions on 10 January 2014 followed by an addendum dated 31 January 2014 for implementation of NIT award on manning scale, revision of datum, piece rate incentive, etc. with suitable modifications. A copy of the MoS dated 10 January 2014 along with annexures and addendum dated 31 January 2014 is furnished. As per this MoS, it is proposed to post integrated gangs for cargo handling operations on board, on shore and in wharves and sheds and therefore, it is proposed that the stevedores will pay only for 6 Mazdoors out of 10 Mazdoors posted in the integrated gang. The posting of balance 4 mazdoors is considered to be for shore operations and their cost has to be met from wharfage income. In view of this, there will be a reduction in the stevedoring wages realized per gang/shift. The income realized for one gang/shift for general cargo vessel at the existing time-rate wages and existing gang composition works out to ₹ 10,606/-. At the proposed time-rate wages and revised gang composition as per MoS, the income for one gang /shift for general cargo vessel works out to ₹ 22,173/-, resulting in an increase of 109%. It can be seen that though the average increase in time-rate wages for different categories of workers is 129%, the additional income on account of proposed revision of time-rate wages works out only to 109%, which is mainly due to reduction in the no. of mazdoors for which wages are proposed to be collected from the stevedores. A working statement in this regard is furnished.
- (d) The additional income likely to be generated on account of the proposed increase of time-rate wages during the years 2014-15 and 2015-16 works out to ₹ 19.71 crores.

- (e) As per the existing SOR, General levy of 192% is collected on the wages except in the case of agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, sugar, etc. At the existing wage rate, the income on account of general levy works out to ₹ 20,365/- per shift per gang for general cargo vessel. The general levy @ 192% on the proposed revised wage rates works out to ₹ 42,605/- per shift per gang for general cargo vessel, resulting in an increase of 109%. Considering the huge loss in the stevedoring sub activity at the existing tariff, it is proposed to maintain the general levy at 192% on the revised time-rate wages. The estimated additional income in this regard will be to the tune of ₹32.20 crores for the years 2014-15 and 2015-16 which would partially meet the deficit in the stevedoring sub-activity.
- (f) The tonnage levy, C&F levy and levy for inter-carting operations are proposed to be increased by 198% at par with the increase proposed for general cargo and storage in the general revision proposal in order to meet the deficit in the stevedoring sub-activity. The estimated additional income likely to be generated on this account for the years 2014-15 and 2015-16 works out to ₹ 23.79 crores.
- (g) It is proposed to continue the existing levy of ₹1/- per tonne approved by TAMP towards recovery of Wage revision arrears since the port has incurred a huge expenditure to meet the arrears of wages from January, 2012 to October, 2013 due to the recent Wage revision of Class III and IV employees with effect from 1 January, 2012. There will be no additional financial implication to the port in this regard.
- (h) As per MoS dated 10.1.2014/31.1.2014, the datum and piece rate incentive have been revised. As per clause 42 of BWNC wage settlement dated 25 October, 2013, the existing earnings of the workers have to be protected. Hence, the revised piece-rate incentives for different cargo groups have been increased in such a manner that the workers get the same piece rate earnings at the revised datums for the average productivity level. Hence, there will be no financial impact on account of revision of piece rate incentive to the Trust or to the users. In any case, the piece-rate incentive does not form part of SOR and it only prescribes a conditionality that the piece-rate incentive shall be paid at actuals. In the cost statement for stevedoring activity both income and expenses on account of piece rate incentive have been included. However, this will not have any impact on the Stevedoring and C&F Charges.
- (i) To sum up, the existing and proposed stevedoring and C&F charges are tabulated below for ready reference :—

Sl. No.	Particulars	Existing	Proposed
1.	Time-rate wages	As per table given in Point No.v(b) above	As per table given in Point No.v(b) above
2.	General Levy	192% of time-rate wages	192% of revised time-rate wages
3.	Tonnage Levy (as per clause 3 (a), Scale-1, Ch-VII of SOR)	₹7.50 per MT	₹22.35 per MT
4.	C&F Levy – General cargo	₹40/- per MT	₹120/- per MT
5.	C&F Levy – Bulk cargo	₹3.75 per MT	₹11/- per MT
6.	Levy for Wage Revision Arrears	₹1/- per MT	₹1/- per MT

- (j) Based on the increase proposed as mentioned above, there will be total estimated additional income to the tune of ₹75.70 crores during the years 2014-15 and 2015-16 as against the aggregate deficit of ₹ 241.82 crores for the years 2013-14 to 2015-16, leaving a balance deficit of ₹ 166.12 Crores.
- (k) A separate cost statement for stevedoring charges and C&F levy giving income and expenses at the existing tariff and proposed tariff is furnished. In this cost statement, the operating expenses, management and general overheads, apportioned FMI and FME have been considered at the same figures, as has been considered in the cost statement for stevedoring sub-activity in the general revision proposal. It may be appreciated that even with the proposed increase, the Port would be in a position to recover only 1/3rd of the estimated deficit for the year 2013-2015-16.
- (l) Based on the above, a proposed draft Scale of Rates (Chapter VII) for stevedoring and C&F charges has been furnished. In the proposed draft Scale of Rates, clauses 11 and 12 of the

existing conditions under Scale-1 of Chapter-VII have been modified based on the MoS dated 10 January 2014.

- (m) A Trade Notice dated 31.1.14 was issued to implement the revised Manning Scale, Datum, etc., as per MoS dated 10.1.2014 with Unions and also to collect time-rate wages as per recent wage revision, pending TAMP's approval. However, based on the representation of Chennai Port Stevedores Association (CPSA) against the Trade Notice dt. 31.1.14, it was decided to collect existing Wage rate as per SOR till the revised wage rate is approved by TAMP. Subsequently, CPSA filed a Writ Petition in High Court of Madras challenging the Trade Notice dated 31.1.14 issued by Ch.PT. Hence, there is a delay in implementation of revised Manning Scale, Datum as per NIT. However, the proposal for revision of Stevedoring Charges and C&F Levy is worked out based on the reduced manning scale as per MoS.

[Subsequently, the CHPT stated, among other thing, vide its letters dated 30 June, 2014/ 7 July, 2014 that the Hon'ble High Court of Madras vide order dated 2 June 2014 dismissed the Writ Petition No. 4157 of 2014. The CHPT, in order to comply with the order of Hon'ble High Court, implemented the Trade Notice dated 31 January, 2014.]

3.2. Since the Port has already implemented wage revision and is incurring huge losses on account of Stevedoring charges, the port has sought revision in the Stevedoring Charges and C&F Levy immediately.

3.3. The CHPT has furnished the workings relating to the proposed levy and the proposed draft Scale of Rates along with its proposal dated 17 March 2014.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of CHPT dated 17 March, 2014 was forwarded to the users/user organizations seeking their comments. The comments received from users/user organizations were forwarded to CHPT as feedback information. The CHPT vide its letters dated 30 June, 2014 and 7 July, 2014 has furnished its comments on the comments of users /user organizations.

4.2. While responding to the comments of some of the users vide its letter dated 30 June, 2014, the CHPT has also made some submissions, the summary of which is given below :

- (i) The CHPT proposal dated 17 March, 2014 sent to TAMP has been placed before its Board in its meeting held on 26 May, 2014 and the Board has resolved to ratify the proposal sent to TAMP. The CHPT has furnished a copy of the Board Resolution No. 30 dt. 26.05.2014 for reference.
- (ii) In the proposal dated 17.3.2014, a mention has been made about the Writ Petition No.4157 filed by the CPSA challenging the Trade Notice dated 31.1.14 issued by the Traffic Manager. In this connection, it is informed that the Madras High Court vide Order dated 2.6.14 has dismissed the Writ Petition No.4157 of 2014 filed by the Chennai Port Stevedores Association observing that there is no illegality or infirmity in the Trade Notice dated 31.1.14. Based on the Court order, the Trade Notice dated 31.1.2014 has been implemented w.e.f. 3.6.2014 including the revised wage rates for all categories of workers deployed for stevedoring operations, pending approval of TAMP. The CHPT has furnished a copy of the Court Order dated 2.6.14.

[It is seen from the order of the Hon'ble court that Ministry of Shipping, Chairman, CHPT and the Traffic manager, CHPT are mentioned as Respondents 1, 2 and 3 respectively. Further, as noted from the response to one of our queries, the CHPT has stated that TAMP is not a party either in the Writ Petition or the Writ Appeal filed by the CPSA.]

- (iii) Challenging the order passed in W.P. No. 4157 of 2014 dated 2.6.2014, the CPSA filed Writ Appeal No. 729 of 2014 before the Hon'ble High Court, seeking to set aside the order passed in W.P. No. 4157 of 2014, mainly on the premise that TAMP approval is required to implement the revised wage rates. In this connection, an interim order dated 9 June, 2014 has been passed by the Hon'ble Bench stating that "Status Quo as on today to be maintained".
- (iv) The CHPT is facing severe financial crunch. The net loss for the year 2013-14 is to the tune of ₹174 crores. Incase CPSA pursues the matter to get any favourable direction in their favour in future, it would further worsen the financial position of the CHPT. Hence, the approval from TAMP is sought urgently.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 21 August, 2014. The CHPT vide its letter dated 18 September, 2014 has responded. A summary of the queries raised by us and the response of the CHPT thereon is tabulated below :

Sl. No.	Queries raised by us	Response of CHPT
(i)	The CHPT, along with its proposal of March 2014 has forwarded a copy of the Trade Notice dated 31 January 2014 issued by the CHPT, interalia, intimating the trade about implementation of the revised manning scale, gang charges, and datum and piece rate incentives with effect from 01 February, 2014. In this connection, the CHPT to clarify/furnish the following:	
	<p>(a) In case of a scenario, where a port comes up with a new facility/envisages handling of a new cargo, Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the 2005 guidelines requires the said port to submit a proposal in this regard to TAMP. Simultaneously, the port can propose levy of the proposed charges on adhoc basis, provided the adhoc rate is based on the existing notified tariffs for comparable services/cargo and it is mutually agreed upon by the port and the concerned users.</p> <p>Thus, as per the provisions of the 2005 guidelines, the levy of the proposed charges alongwith submission of the proposal to TAMP should be in respect of a new facility or handling of a new cargo. Rendering of stevedoring and C & F services is not a new service. Therefore, the CHPT to intimate us the position whether the action taken by it is in line with the stipulation contained in the 2005 Guidelines.</p>	<p>The Stevedoring and C&F charges approved by TAMP was valid up to 31 March, 2011. Subsequently, during the general revision of Scale of Rates in January, 2011, TAMP extended the validity up to 31 March, 2013 considering the financial/cost position for the port as a whole. It is submitted that the overall estimated financial/cost position considered by TAMP in the general revision order could not be achieved due to stoppage of Coal and Iron ore with effect from 1 October, 2011 and port has incurred losses during the last tariff cycle itself. However, the old rates were continued even beyond 31 March, 2013 considering that the wage revision for Class-III and Class-IV employees with effect from 1 January 2012 was under final stage of negotiation.</p> <p>Subsequently, the Wage revision was implemented in November, 2013 and the port has filed a proposal in March 2014. As informed in the proposal, there is a huge difference between the wages prescribed in the SOR approved by TAMP and the actual wages being paid to the labourers owing to implementation of two wage revisions effective from 1.1.2007 and 1.1.2012 respectively. The additional outflow in this regard could not be borne by the Port especially after the implementation of the Wage revision settlement of Class-III and IV employees of all Major Port Trusts w.e.f. 1 January 2012 and the Port is struggling to meet the operational expenses. Hence, with a view to improve the financial position to some extent, it was proposed to collect the actual wages from the users pending approval of TAMP.</p> <p>Further, it is seen from the Scale of Rates of VPT, TAMP has allowed to collect the time rate wages payable to workers as per the prevailing wage settlement, which provides for automatic increase of time-rate wages without waiting for TAMP's approval. However, in the case of CHPT since the time-rate wages have been fixed in absolute terms, it has not been revised despite two wage revisions. It may also be taken into account that the port has implemented the revised wages only after a lapse of about 3 months after filing the proposal with TAMP.</p> <p>With regard to financial implication, it is submitted that in the proposal submitted to TAMP in March 2014, the additional income of ₹37.70 crores has been considered for the year 2014-15. The actual additional income earned by CHPT on account of revised wage rates, revised manning scale, datum, etc. from 3 June 2014 to 31 August 2014 works out to ₹ 6.03 crores, which may be adjusted against the estimated deficit position.</p>

		In view of the above, TAMP is requested to take a lenient view of the action taken by the CHPT and approve the revised Stevedoring and C&F charges with retrospective effect from 3 June, 2014 in terms of clause 3.2.8 of the Tariff Guidelines 2005.
	<p>(b) Subsequently, the CHPT vide its letter dated 30 June, 2014 has, interalia, intimated us about a litigation pending before the Hon'ble High Court of Madras on the matter and about the interim order passed by the Hon'ble High Court of Madras. In view of this position, the CHPT to clarify the following:</p> <p>(i) The rates being levied by CHPT at present for the Stevedoring and C & F operations.</p>	The time-rate wages and general levy are being collected as per the proposed Scale of Rates furnished vide our letter dated 17 March, 2014. All other charges, viz. tonnage levy, C&F levy, etc. are being collected as per Scale of Rates.
	(ii) Since the matter is subjudice, whether it would be appropriate to go ahead with the revision of the rates of Stevedoring and C & F operations, at this juncture.	<p>The litigation pending before the Hon'ble High Court is relating to issues on implementation of NIT Award and collection of revised time-rate wages pending approval of TAMP. It is further stated that TAMP is not a party either in the Writ Petition or in the Writ Appeal filed by the CPSA, which is pending in the Madras High Court. The Hon'ble High Court also has not passed any Orders restraining TAMP from processing the case and passing Orders. Hence, there may not be any legal breach in TAMP processing the case and passing Orders.</p> <p>Further, the issues raised by the Stevedores Association with regard to the implementation of the NIT Award, viz. revision of manning scale, datum, etc. has no relevance to the revision of wage rates, as the wage rates are prescribed based on the actual wages paid to the employees on 'per shift per employee basis'. In other words, any change in the gang composition/manning scale would not affect the time-rate wages.</p> <p>Hence, TAMP is requested to process the proposal of CHPT and approve the revised stevedoring and C&F charges at the earliest.</p>
(ii)	During the finalization of the general revision case of CHPT, though the cost position pertaining to the Stevedoring activity for the years 2013-14 to 2015-16 was analysed, it has not been taken into account while determining the percentage increase accorded in the general revision case. Thus, it may be noted that the deficit position as reflected in the Cost statement of the Stevedoring activity would act as the guiding factor to determine the increase to be accorded to the prevailing stevedoring levy and C & F levy.	In the cost statement sent in our proposal dated 17 March, 2014 for revision of Stevedoring and C&F Charges, the actual/projected expenditure for all the years has been considered at the same level of expenditure furnished for stevedoring sub activity in the general revision proposal. Accordingly, the position informed by TAMP is taken note of.
(iii)	The cost position in the Cost statement for stevedoring activity furnished by the CHPT for the years 2013-14 to 2015-16, reflect an average deficit to the tune of about 232% at the existing level of tariff. In the proposed draft Scale of Rates, it is seen that the CHPT has proposed different percentage of increase ranging from 102% to 200% for the different categories of workers deployed for the purpose of stevedoring operations as well as in the charges prescribed for clearing & Forwarding operations. In this connection, the CHPT to furnish an analysis and necessary workings correlating the different percentage of increase for the various tariff items sought in the proposed draft Scale of Rates with	<p>As requested, the details of the basis adopted for increase in each tariff item in the CHPT proposal dated 17 March 2014, are given below:</p> <p>(i) Time-rate wages – Based on actual wages payable to the workers as on January 2014.</p> <p>(ii) General levy – Maintained at 192% of revised time-rate wages.</p> <p>(iii) Tonnage levy (Item No.3(b) of Scale-1) and C&F levy (Item No.(a)&(b) of Scale-2) – 198% increase over the existing rates at par with the increase proposed for general cargo and storage</p>

	<p>the aggregate deficit cost position reflected by the Cost statement of the Stevedoring activity. In the absence of such analysis and workings, it may not be possible to accede to different percentage of increase, as proposed by the CHPT.</p>	<p>activity in the general revision proposal.</p> <p>If the estimated deficit position of 232% is considered, the increase warranted would be much higher than the increase proposed. As already stated in our proposal, the additional income proposed to be generated during the years 2014-15 and 2015-16 on account of the revision works out to ₹75.70 crores as against the total estimated deficit of ₹241.82 crores for the tariff cycle of 3 years from 2013-14 to 2015-16. Considering trade scenario and the concerns expressed by the Users/User Agencies, the increase proposed has been kept at a lower level.</p> <p>Further, based on the request of the trade/users at the joint hearing, it has been proposed to reduce the increase in the Tonnage Levy (agricultural produce) and C&F Levy to 42% at par with the increase approved by TAMP for general cargo and storage in the general revision proposal, as against 198% increase proposed earlier.</p>
(iv)	<p>The reason for introducing a note to the effect that the Stevedore will be permitted to indent gang for half shift instead of full shift for incoming and finishing vessels on permanent basis, by making payment of 50% of existing wages and 192% levy on 50% wages, to be explained. The financial implication due to the proposed change to be quantified with detailed workings.</p>	<p>The half-shift gang for incoming and finishing vessels is a long pending requirement of the trade. An analysis was made with regard to arrival and commencement of the work for the vessels handled from January 2012 to June 2012. Out of 117 general cargo vessels berthed during this period, only 25 vessels commenced operations on berthing and the remaining 92 vessels engaged gangs only on the following shifts and remained idle till such time. The Stevedores are reluctant to engage gangs for part shift workings as they have to pay full gang charges. In order to reduce idle hours as well as to improve productivity, the half-shift gang system was introduced after discussions with the recognised Trade Unions and Stevedores Association. As per the half-shift gang system, 50% of wages and 192% levy will be collected for supply of full gang for half-shift. Datum will be reduced to 50% and accordingly the piece-rate incentive will be payable to the workers.</p> <p>After the introduction of the scheme, the Stevedores engaged 176 half-shift gangs for incoming vessels and 45 half-shift gangs for finishing vessels during the period from 1 June 2013 to 30 November 2013. Because of this, approx. 285 hours of vessels' stay at berth was converted as 'productive hours' and around 71,000 tonnes of cargo was handled. This has resulted in increase of ship day output, reduction of idle hours and Turnaround time.</p> <p>As far as financial implication is concerned, it is stated that there may be marginal revenue loss on account of collection of 50% of wages and levy for half-shift gang. However, this scheme will induce Stevedores to indent labour for half-shifts, additional income will be generated on account of more vessels using this facility. As it may not be possible to estimate how many vessels would have indented the gangs under the old system and when they would have completed the operations, it is difficult to estimate the actual financial implication.</p>

(v)

In the proposed draft Scale of rates, the CHPT has proposed to continue with the percentage levy at the existing level of 192% of time rate wages. The time rate wages is levied reportedly to cover the overheads. In this connection, it may be recalled that during the last review of Stevedoring charges in the year 2008, the CHPT was advised at para 10(vi) of the July 2008 Order, to furnish the information regarding overheads and details of average employment per gang of cargo handling workers to justify the percentage levy of 192%, during the next review of tariff for stevedoring activity. The CHPT is not seen to have furnished the details. The CHPT, therefore, to furnish the requisite information to justify continuance of the percentage levy at the existing level of 192% of time rate wages.

The General Levy is collected to meet the indirect expenses, viz. welfare expenses, medical expenses, leave wages, establishment cost, pension liability and other Administrative expenses incurred by the Port.

The details of actual Management and General Overheads for the year 2012-13 and their basis of apportionment to the various main activities and sub-activities are given below:

Particulars	Amount (₹ in lakhs)	Basis of Apportionment
Material Management Division expenses	1078.19	Stores consumed
Medical	4755.70	Salaries & Wages
Labour Welfare	931.62	Salaries & Wages
Industrial Canteen	459.38	Salaries & Wages
Engg. Dept. expenses	12358.53	Repairs & Maintenance
Finance & Audit	2386.47	Direct Expenses incl. depreciation
Port Security	2525.58	Salaries & Wages
Legal Expenses	62.77	Direct Expenses excl. depreciation
General Admn. Dept. Expenses	792.95	Direct Expenses excl. depreciation
Residential Admn. Expenses	851.92	Direct Expenses incl. depreciation
Total	26203.11	

The Management and General Overheads are first apportioned to the main activities, viz. Cargo Handling, Port & Dock, Railway and Estate Rental as stated above. The overheads so apportioned to Cargo Handling Activity is re-apportioned to sub-activities under Cargo Handling Activity, viz. General Cargo & Storage, POL, Warehouse, Cranage, FC Thangam, Container and Stevedoring and C&F again on the same basis.

The actual/estimated overheads apportioned to Stevedoring sub-activity on the above basis have been mentioned in the Cost statement under Sl. No. (V)

The Finance and Miscellaneous Income and Finance & Miscellaneous Expenses have been apportioned to various main activities and sub-activities on the basis of Operating Income and Operating Expenses respectively. The Net Finance & Miscellaneous Expenses so apportioned to "Stevedoring sub-activity" has been mentioned in the cost statement under Sl. No. (IX)

The indirect expenses for which general levy is collected is increasing every year. The indirect expenses has increased by about 76% from 2008-09 to 2012-13. Further, there is a huge under recovery of wages during the past years on account of non-revision of time rate wages, General Levy at 192% may be retained for the tariff cycle ending 31 March

		2016. It is reiterated that even at the 192% levy, the port is meeting only about 1/3 rd of the estimated deficit for the years 2013-14 to 2015-16.
(vi)	With regard to the per tonne levy prescribed for the clearing & forwarding operations for bulk cargo, during the last review of Stevedoring charges in the year 2008, the CHPT had conceded the point made by the user Associations then that the bulk cargo received at transit area by the tippers are off loaded by mechanical system not requiring labour and had agreed to finalize a revised method in consultation with all concerned, particularly labour unions. Accordingly, the then existing charges for clearing & forwarding operations was allowed to continue and the CHPT was advised to report the steps taken by it in this regard within 6 months. We have not heard from the CHPT in this regard till date. In this backdrop, the CHPT again to justify proposing continuance of the per tonne levy prescribed for the clearing & forwarding operations for bulk cargo in the current revision also.	It is informed that in practice, direct delivery/shipment is permitted in respect of bulk cargo and no C&F levy is collected as per Note No. 7 of Scale 2-Clearing & Forwarding Operations. However, in some cases, the bulk cargo is transported to the licensee's plots and inter-carting operations take place. Hence, the rates are required in order to collect the inter-carting levy as per Note No. 5. Further, as already informed in our reply to comments furnished by Hindustan Chamber of Commerce (HCC), action will be taken to rationalize C&F levy in future. As the process involves collection of voluminous data relating to cargo pattern, expenses incurred, etc. and analysis of the same, TAMP is once again requested to allow CHPT to continue the C&F levy with the increase proposed for the time being, i.e. atleast for another six months from the date of revision order.
(vii)	The increase of about 200% sought in the per tonne levy prescribed for the clearing & forwarding operations for general cargo and 193% increase for the bulk cargo, ore and timber/logs to be justified with reference to the cost position reflected in the Stevedoring activity.	As stated earlier, an increase of 198% has been proposed in the C&F levy at par with the increase proposed for general cargo and storage in the general revision proposal. However, based on the request of the trade/users at the joint hearing, it has been proposed to reduce the increase in the Tonnage Levy (agricultural produce) and C&F Levy to 42% at par with the increase approved by TAMP for general cargo and storage in the general revision proposal, as against 198% increase proposed earlier.
(viii)	In the existing note no. 11 under Scale – 1 relating to prescription of posting of one reliever upto 3 Hooks and 2 relievers for 3 hooks, the CHPT has proposed to modify the said note so as to prescribe posting of one reliever per shift per vessel irrespective of number of hooks. Similarly, in the existing note No. 12 under Scale-1 relating to prescription of posting of one Supervisor upto 1 Hook and 2 Supervisors for 2 or more hooks, the CHPT has proposed to modify the said note so as to prescribe posting of one Supervisor and one Tindal per shift per vessel irrespective of number of hooks. Both the notes are proposed to be modified based on the MoS letter dated 10 January 2014. In this connection, he CHPT to furnish the following: (a) A copy of the MoS letter dated 10 January 2014 for reference.	MoS refers to Memorandum of Settlement entered with the Unions dated 10 January 2014, a copy of which has already been sent to TAMP along with proposal 17 March, 2014. The changes made in the Note No.11 and 12 of Scale-1 Chapter-VII are as per the revised manning scale arrived in the MOS entered with Unions for implementation of NIT Award.
	(b) The financial implication arising due to both the proposed changes to be quantified with detailed workings.	(b) The financial impact of these two changes alone could not be quantified as the details of manpower posted and their cost are not maintained hook-wise.
(ix)	In the existing note no. 5 under Scale– 2, the CHPT is seen to have deleted the portion of the existing note, which required payment of inter-carting operations before rendering the service. The reason for deleting the proposed provision to be explained.	The changes in conditions approved by TAMP vide order dated 3 July 2008 relating to revision of stevedoring charges have not been incorporated due to oversight. The said provision is incorporated in the revised proposed draft Scale of Rates.
(x)	The CHPT appears to have deleted the note no. (1) of	Reply as furnished in Sl. No. (ix) above. The

	Sl. no. III of the existing Scale of Rates relating to charges payable by the cargo like Cobble stones, Cut stones, Barytes, Manganese Ore, Felspar, Blue metals etc., stored in the transit area. The reason for deletion of the said note to be explained.	conditions have been included in the revised proposed draft Scale of Rates.
(xi)	(a) During the last review of stevedoring charges in the year 2008, a special rate of ₹ 1/- per tonne was approved to enable the CHPT to build up reserves to meet the liability of arrear wages on account of the impending revision of pay and allowances of port workers. Since the impact of the wage revision was not known, the special rate of ₹ 1/- per tonne was approved on an interim basis and was to continue till the (moderated) arrear liability is recovered by the port. In this connection, the port was to quantify the actual arrear liabilities soon after the pay revision is effected and inform this Authority about the position of collection made already and the balance to be recovered, so that the terminal date for discontinuance of the levy could be realistically fixed. The port was also to ensure discontinuance of the special charge immediately on recovery of the wage arrear liability. For the said purpose, the CHPT was advised to maintain a separate account head and review the accumulations under this head regularly and that the excess collection, if any, on this account will be set off fully in the next review of the stevedoring levy at CHPT. The CHPT vide its proposal dated 17 March 2014 has, <i>inter alia</i> , stated that two wage revisions have taken place after the existing rates was fixed by this Authority. It also appears from the said letter that the CHPT has implemented revised salary and wages for Class III and IV employees and arrears also have been paid. In this context, the CHPT to furnish an Account of actual realisation from the special rate from date of implementation of August 2008 Order and the funds utilised to meet the wage arrear liability and the balance, if any, available in the fund as on date.	(a) The total wage arrears pertaining to Stevedoring sub-activity, on account of wage revision effective from 1.1.2007 is ₹9.35 crores out of which an amount of ₹1.09 crores only has been collected upto 31.8.2014 towards Special charge to meet wage arrears liability. Hence, it is proposed to continue the levy till the above amount is fully collected.
	(b) The CHPT to clarify whether it still continues to levy the said rate of ₹1 per tonne.	Yes. As stated above, only an amount of ₹1.09 crores has been collected so far towards this levy.
	(c) It may be recalled that the said levy was prescribed by way of note No. (2) of Sl. No. III of the existing Scale of Rates. From the proposed Scale of Rates, it appears that the CHPT has proposed deletion of the said note. This leads to a position that the CHPT has already recovered the liability of wage arrears.	The revised proposed draft SOR is forwarded herewith incorporating the said provision.

6.1. A joint hearing in this case was held on 27 August 2014 at the CHPT premises in Chennai. The CHPT made a Power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users/organisation bodies have made their submissions.

6.2. As decided at the joint hearing, CHPT was requested vide our letter dated 3 September, 2014 to furnish some information/clarification. The CHPT has responded vide its letter dated 18 September 2014. The details sought by us and the response of the CHPT are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by TAMP	Response of CHPT
(i)	The CHPT to revise its proposal, if it so desires, after taking into account the submissions made by the users during the hearing.	<p>Based on the submissions made by the users at the Joint hearing, the proposal is revised as follows:</p> <p>(i) Time-rate wages: The time-rate wages have been arrived based on the actual wages payable to the respective category of workers as of January 2014. Hence, the same has not been revised.</p> <p>(ii) General Levy: In respect of General Levy, the existing rate of 192% has been proposed to be continued taking into account the huge deficit position reflected in the cost statement for stevedoring sub-activity. It is reiterated that even at the 192% levy, the port is meeting only about 1/3rd of the estimated deficit for the years 2013-14 to 2015-16. In view of the above, the General Levy at 192% may be allowed to continue for the current tariff cycle ending 31 March 2016 subject to adjustment, if any, required based on the moderated deficit position (to be) considered by TAMP.</p> <p>(iii) Tonnage Levy and C&F Levy: In the original proposal, an increase of 198% was proposed in the Tonnage based stevedoring levy (applicable for agricultural produce) and C&F Levy for general cargo and bulk cargo at par with the increase proposed for general cargo and storage activity in the general revision proposal. Now, TAMP has passed an Order dated 4 August 2014 in the general revision case approving an across the board increase of 42% in the Scale of Rates, i.e. including General Cargo and Storage activity. Considering the request of the trade /users at the Joint hearing, the increase proposed for Tonnage Levy and C&F Levy is now reduced to 42% based on the increase approved by TAMP for general cargo and storage activity in the general revision proposal. A revised cost statement and revised proposed draft Scale of Rates are furnished.</p> <p>(iv) Special Levy for Wage Revision Arrears: The total wage arrears on account of wage revision effective from 1.1.2007 pertaining to Cargo Handling Division is ₹ 9.35 crores out of which an amount of ₹ 1.09 crores only has been collected upto 31.8.2014 and the balance of ₹8.26 crores is yet to be recovered. Hence, TAMP is requested to allow CHPT to continue the Special levy of ₹ 1 per MT till the balance amount is collected.</p>
(ii)	The CHPT to furnish a copy of the Order passed by the Hon'ble Madras High Court on the appeal filed by the Chennai Port Stevedores Association (CPSA) while adjourning the hearing to 16 September 2014 for our reference.	<p>A copy of the interim Order dated 8.8.2014 passed by the Hon'ble High Court in the Writ Appeal filed by CPSA, adjourning the hearing to 16.9.2014, is furnished.</p> <p>[Court made the following order.</p> <p>“Any steps or action taken by the parties in respect of the matter in dispute shall be subject to the final result of the pending appeal. Call on 16.09.2014”]</p>
(iii)	It may be recalled that during the joint hearing, the CPSA had made a mention about the appeal filed by it against the Order dated 9 June 2014 passed by the Madras High Court and that the Appeal is listed for hearing on 16 September 2014 and had, therefore, made a request to defer the revision of stevedoring and C&F Levy till such time the Appeal is disposed. The CHPT to furnish its comments on the plea made by the CPSA.	<p>It is stated that TAMP is not a party either in the Writ Petition or in the Writ Appeal filed by the CPSA, which is pending in the Madras High Court. The litigation is relating to issues on implementation of NIT Award and collection of revised time-rate wages pending approval of TAMP. The CPSA has not challenged the tariff proposal dated 17 March 2014 filed by the CHPT. The Hon'ble High Court also has not passed any Orders restraining TAMP from processing the case and passing Orders. Hence, there may not be any legal breach in TAMP processing the case and passing Orders. In view of the above, TAMP is requested to process the case and pass Orders early.</p>

6.3. As decided at the joint hearing, users /user organisation were requested vide our letter dated 3 September, 2014 to furnish their additional written submission, if any, on the subject proposal. Only one of the users viz., Chennai Port Stevedores Association (CPSA) has furnished its additional comments. A copy of CPSA comments was forwarded to the CHPT as feedback information. The CHPT vide its letter dated 21 October, 2014 has furnished its comments on the points made by CPSA.

7. The CHPT in its email dated 21 October, 2014, while responding to the additional comments made by the CPSA, has conveyed the following direction of the Hon'ble High court of Madras:

- (i) With regard to the Writ Appeal filed by Chennai Port Stevedores Association (CPSA), the arguments in the WA 729 of 2014 was completed on 13 October, 2014 and 14 October, 2014. The division bench of the Hon'ble Madras High Court vide Order dated 14 October, 2014 has disposed of the W.A. No. 729 of 2014 filed by the CPSA, with the following directions:
 - (a) The TAMP is directed to consider and dispose of the proposal submitted by Chennai Port Trust seeking revision of tariff, in March, 2014, as expeditiously as possible and in any case, within a period of four weeks from the date of receipt of a copy of this Order.
 - (b) The appellant (CPSA), Chennai Port Trust and Madras Harbour Workers Union (MHWU) should be given reasonable opportunity to submit their response before passing Orders by TAMP with regard to revision of rates.
 - (c) Those licensees named in the list submitted by the Chennai Port Trust dated 14 October, 2014 and interested to function as stevedores pending determination of rates by TAMP are directed to deposit 1/3rd of the amount indicated in the said statement, within a period of one week from today. The stevedores are further directed to execute Indemnity Bond agreeing to pay the remaining amount to the Chennai Port Trust.
 - (d) All other issues raised by the Appellant are left open to be decided in the appropriate writ proceedings.

8.1. With regard to the direction of Hon'ble Court of Madras, it is relevant to mention here that the CPSA was given an opportunity of hearing in the joint hearing held on 27 August, 2014. However, the MHWU was neither consulted in the proceedings nor was invited for the joint hearing, as the MHWU is a labour union and not in the approved list of users and also because the CHPT had not suggested to take MHWU for consultation.

8.2. Therefore, in order to comply with the direction of the Hon'ble Court, a copy of the CHPT proposal dated 17 March, 2014 (which has been taken on consultation with the other stakeholders) was forwarded to the CPSA and MHWU vide our letter dated 24 October, 2014 for their response in a time bound manner to us and to the CHPT. The said letter was also endorsed to the CHPT with a request to furnish its response on the response of CPSA and MHWU to be received by the CHPT in a time bound manner.

8.3. In response, CPSA vide its email dated 29 October, 2014, while stating that the comments furnished by it earlier remain stated and on record, has furnished its additional comments. These additional comments were forwarded to CHPT for its comments. The CHPT has responded vide its letter dated 15 November, 2014. The CHPT, while responding to the comments of CPSA, has stated that the comments furnished by CHPT under cover of their letters dated 30 June, 2014 and 21 October, 2014 in response to the earlier comments of CPSA may be considered.

9.1. In compliance to the direction of the Hon'ble High Court, to give reasonable opportunity to the CPSA, CHPT and MHWU to submit their response before passing order, once again a joint hearing in the case in reference was held on 7 November, 2014 at CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT made a brief Power point presentation of its proposal.

9.2. At the joint hearing, the Madras Harbour Workers Union (MHWU) has submitted that it agrees with the proposal of the Chennai Port Trust (CHPT) provided it is beneficial to the users and had agreed to confirm this position by its written submission. Accordingly, after a reminder, the MHWU under cover of its letter dated 12 November, 2014 has made their submissions.

9.3. During the joint hearing, The CPSA stated that it would furnish a note on the back ground of the Levy of 192% intended to take care of off-wages and other perquisites. In this connection, the CPSA under cover of its letter dated 7 November, 2014 has made their submissions.

10. After the joint hearing, we are in receipt of comments from Chennai Custom House Agents Association (CCHAA) vide its letter dated 5 November, 2014 (received by us on 11 November, 2014) and e-mail dated 7 November, 2014 addressed to CHPT also. A copy of the comments furnished by CCHAA under cover of its letter dated 5 November, 2014 was forwarded to CHPT for its comments. The CHPT vide its e-mail dated 21 October, 2014 has responded to the comments furnished by the CCHAA under cover of its letter dated 5 and 7 November, 2014.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i) The proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) is for revision of the Clearing and Forwarding Levy and the Stevedoring Levy, which were approved in July, 2008. As the CHPT does not undertake direct stevedoring services for cargo handling operations, the licensed stevedores provide such services by engaging the workers from the port and the charges are levied for supply of workers. In this connection, the proposal furnished by the CHPT in March, 2014 alongwith the information/clarification furnished by them during the proceedings of the case in reference has been taken into consideration.

(ii) When the processing of the tariff case on the proposal in reference filed by CHPT was concluded and ready for disposal in the third week of October 2014 itself, the Hon'ble High Court of Madras has passed an order dated 14 October, 2014 disposing the Writ Appeal filed by Chennai Port Stevedores Association (CPSA) by, inter alia, directing this Authority to consider and dispose of the proposal of CHPT by passing Order after giving reasonable opportunity to CPSA, CHPT and Madras Harbour Workers Union (MHWU) to submit their response, within a period of four weeks from the date of receipt of the copy of the order. The copy of order dated 14 October, 2014 was made available to this Authority by the CHPT on 24 October, 2014 under the cover of its letter dated 21 October, 2014.

Accordingly, in compliance to the direction of the Hon'ble Court, a copy of the CHPT proposal was forwarded to CPSA and MHWU and a joint hearing was held at second time at Chennai on 7 November, 2014. Reasonable opportunity was given to CPSA, CHPT and MHWU to make their respective submissions. Thereafter, this case has been taken up for finalization.

(iii) The background to the Hon'ble High Court Order dated 14 October, 2014 is summarized briefly herein under:

The CHPT forwarded a copy of the Trade Notice dated 31 January, 2014 issued by it along with its proposal of March, 2014, *inter alia*, intimating the trade about implementation of the revised manning scale, gang charges, and datum and piece rate incentives with effect from 01 February, 2014. The CHPT has also made a mention in its proposal about the CPSA challenging the said Trade Notice. In this connection, it was learnt from the CHPT that the Hon'ble Single Judge of Madras High Court vide Order dated 2 June, 2014 has dismissed the Writ Petition No. 4157 of 2014 filed by the CPSA observing that there is no illegality or infirmity in the Trade Notice dated 31 January, 2014. Based on the Court order, the CHPT has reported to have implemented the Trade Notice dated 31 January, 2014 including the revised wage rates for all categories of workers deployed for stevedoring operations, with effect from 3 June, 2014, pending approval of this Authority. Consequently, the CPSA preferred an Appeal before the Division Bench of the Hon'ble High Court of Madras against the Order dated 2 June, 2014. In this regard, it is relevant here to mention that the matter before the Hon'ble High Court was pertaining to issues on implementation of National Industrial Tribunal (NIT) Award and collection of revised time-rate wages pending approval of this Authority to collect the revised time rate wages. This Authority was neither a party in the Writ Petition or in the Writ Appeal filed by the CPSA. The Hon'ble Division Bench has disposed of the Writ Appeal by their Order dated 14 October, 2014.

(iv) The CHPT issued the Trade Notice dated 31 January, 2014 to implement the revised manning scale, datum and piece rate incentives and also revised time rate wages pending approval of this Authority. It was this Trade Notice which was challenged by the CPSA before the Hon'ble Madras High Court by its Writ Petition No. 4157 of 2014. The Hon'ble Single Judge negated the challenge made to the Trade Notice dated 31 January, 2014 issued by the CHPT by His Lordship's Order dated 2 June, 2014. The Writ Appeal No. 729 of 2014 filed by the CPSA against the order dated 2 June, 2014 passed by the Hon'ble Single Judge has been disposed of by the Hon'ble Division Bench of Madras High Court by their order dated 14 October, 2014 directing this Authority to consider and dispose of the proposal submitted by the CHPT in March, 2014 seeking revision of tariff within a prescribed time limit after giving reasonable opportunity to the CHPT, CPSA and MHWU to submit their response. Therefore, the mandate before this Authority is to consider and dispose of the proposal filed by the CHPT in March, 2014 seeking revision of tariff. Accordingly, this case proceeds further to analyse the proposal of CHPT for disposal.

- (v) During the proceedings, the CPSA has brought to the fore that the port has entered into a bipartite agreement involving the port and Labour Union only instead of a tripartite agreement involving the port, Labour Union and the users, as per the NIT Award. The CPSA has also stated that number of workers to be deployed in the gang as proposed by the port is not seen to be as per the NIT Award. In this connection, it is relevant here to mention that the provisions of the NIT award are for the implementation by the concerned port. As per Clause 2.6.2 of the 2005 tariff guidelines, Manning scale/Datum for different services/operations is to be reckoned at the levels followed by ports based on various settlements. The CHPT has confirmed that the proposed stevedoring charges and C & G levy have been worked out based on the reduced manning scale as per the Memorandum of Settlement. This Authority, thus, has no role to play in the implementation of the NIT award and is, therefore, not an appropriate forum to deal with the points agitated by the CPSA. The matter is already before the Hon'ble Madras High Court by way of Writ petition no. 4207 of 2010 filed by CPSA.
- (vi) As reported by the CHPT, after approval of the revised Clearing & Forwarding Levy and the Stevedoring Levy in July 2008, two wage revisions have been implemented i.e. the implementation of wage revision with effect from 1 January, 2007, which was approved in the year 2010 by the Government and implementation of wage revision with effect from 1 January, 2012, which has been approved in the year 2013 by the Government. Therefore, the CHPT has reported about existence of a huge gap between the actual wages paid to the labourers and the time-rate wages collected as per SOR. Thus, the proposal from the CHPT for revision of Clearing & Forwarding Levy and the Stevedoring Levy is to enable the port recover the increase in actual wage cost as well to partially meet the deficit of the stevedoring sub-activity, to some extent.
- (vii) After revision of Stevedoring levy and C & F levy in July, 2008, the increase sought by CHPT in the said Stevedoring levy in the next review in November 2010 in the range of 62.32% to 77.84% along with the general revision proposal was not approved based on the comprehensive assessment of estimated financial/cost position and status quo was maintained in the then existing Stevedoring levy in November 2010 tariff order. This position is admitted by the CHPT. The deficit in the stevedoring activity arose not because of maintaining status quo in the stevedoring levy but because the CHPT could not achieve the financial/cost position estimated in November 2010 tariff order, due to stoppage of Coal and Iron Ore traffic at CHPT with effect from 1 October, 2011.
- (viii) During the finalization of the general revision case of CHPT, which has been disposed of recently by this Authority in August, 2014, the cost position pertaining to the Stevedoring activity for the years 2013-14 to 2015-16 has been analysed. However, it has not been taken into account while determining the increase accorded in the general revision case, as it was felt appropriate to consider this position while disposing the separate proposal filed by the CHPT for revision of the Clearing & Forwarding Levy and the Stevedoring Levy. Thus, as already communicated to CHPT and also noted by the CHPT, the deficit position as reflected in the Cost statement of the Stevedoring activity would act as the guiding factor to determine the increase to be accorded to the prevailing Clearing & Forwarding Levy and the Stevedoring Levy.
- (ix) It may be recalled that at paragraph No. 15(xix)(c) of the general revision Order of CHPT disposed in August, 2014, the deficit position pertaining to the stevedoring activity has been assessed at ₹ 259.45 crores. It is noteworthy that this deficit takes into account the 50% of the past period actual deficit for the years 2010-11 to 2012-13 relating to the stevedoring activity to the tune of ₹ 60.53 crores as assessed at paragraph No. 15(v)(e) of the general revision Order of CHPT disposed in August, 2014. The said deficit of ₹ 259.45 crores pertaining to the Stevedoring activity which was assessed in the general revision Order of CHPT was excluded from the purview of the exercise carried out then, so as to be considered while disposing the proposal for revision of Clearing & Forwarding Levy and the Stevedoring Levy, filed by the CHPT separately. Thus, the same is considered now while disposing the proposal under reference.

The paragraph No. 15 (v) (d), 15 (v) (e), 15 (xix) (b), and 15 (xix) (c) of the tariff order dated 4 August, 2014 are reproduced below for ease of reference:

“15 (v) (d)

A summary of the surplus/deficit position for the years 2010-11 to 2012-13 is given below:

(₹ In lakhs)

Years	Amount
2010-11	-18977.15
2011-13	-23447.64
2012-13	-21125.76
Total	-63550.55
50% to be set off in future tariff	-31775.28

15 (v) (e)

It is noteworthy that the said deficit position is exclusive of the past period deficit position pertaining to the stevedoring activity. Though the past period deficit position pertaining to the stevedoring activity has been assessed at ₹ 121.07 crores, it is relevant to mention here that since the CHPT has filed a separate proposal for revision of the Stevedoring and Clearing & Forwarding levy, 50% of the past period deficit relating to the stevedoring activity to the tune of ₹ 60.53 crores is being excluded from the purview of the general revision proposal and would be considered while analyzing the proposal relating to revision of Stevedoring and Clearing & Forwarding levy.”

“15 (xix) (b)

As can be seen from the above table, there will be a net deficit amounting to ₹ 1027.67 crores at the existing level of tariff for the port as a whole during the years 2013-14 to 2015-16. Accordingly, there is a case for effecting an upward increase in the existing level of tariff of CHPT.

15(xix) (c)

It is noteworthy that the said deficit position is exclusive of the deficit position pertaining to the stevedoring activity to the tune of ₹ 259.45 crores. Though the cost position pertaining to the stevedoring activity has been assessed, as stated earlier, since the CHPT has filed a separate proposal for revision of the Stevedoring and Clearing & Forwarding levy, the said deficit cost position relating to the stevedoring activity is excluded from the purview of the general revision and would be considered while analyzing the proposal relating to revision of Stevedoring and Clearing & Forwarding levy.”

- (x) As against the average deficit to the tune of about 232% at the existing level of tariff in the Cost statement for stevedoring activity furnished by the CHPT for the years 2013-14 to 2015-16, the Cost statement modified by us shows deficit to the tune of about 249%. The modified Cost statement pertaining to the Stevedoring activity is attached as **Annex-I**. The summarised results from the Cost statement are given below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus (+) /Deficit (-) (₹ in crores)				Net Surplus (+) /Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Average
1.	Stevedoring activity	34.03	34.89	35.12	104.04	-70.95	-85.78	-102.71	-259.45	-208.50%	-245.89%	-292.46%	-248.95%

From the above table, it can be seen that the stevedoring activity is in deficit to the tune of about ₹ 259.45 crores. Thus, there is a case for effecting an upward increase in the existing Stevedoring and Clearing & Forwarding levy.

- (xi) (a) As against the average deficit to the tune of about 232% at the existing level of tariff as reflected in the Cost statement for stevedoring activity furnished by the CHPT for the years 2013-14 to 2015-16, the CHPT, in its proposed draft Scale of Rates has proposed different percentage of increase ranging from 102% to 200% for the different categories of workers

deployed for the purpose of stevedoring operations as well as in the charges prescribed for Clearing & Forwarding operations. With reference to a specific request made to CHPT to furnish an analysis with necessary workings to correlate the different percentage of increase for the various tariff items sought in the proposed draft Scale of Rates with the aggregate deficit cost position reflected by the Cost statement of the Stevedoring activity, the CHPT has stated the following:

- (i) Time-rate wages have been proposed to be increased on an average of about 129%, based on actual wages payable to the workers as on January 2014.
- (ii) General levy at 192% has been maintained at the existing level.

Further, with regard to the Tonnage levy for agricultural produce, C&F levy and inter-carting operations, instead of the increase of 198% sought by CHPT in its proposal to keep it at par with the increase proposed by the CHPT for general cargo and storage activity in the general revision proposal, the CHPT has subsequently revised downwards the increase to about 42% only, in line with the increase approved for general cargo and storage in the general revision proposal of CHPT.

- (b) Though the above submissions made by the CHPT are not found sufficient to determine the quantum of increase to be granted in the time rate wages for stevedoring operation, in the existing Stevedoring, it is noteworthy that the CHPT has quantified the additional income likely to be generated based on the quantum of increase sought by it in the tariff items during the period of 2 years viz., 2014-15 and 2015-16, to the extent of ₹ 75.70 crores as given below, as against the aggregate deficit of ₹ 259.45 crores for the year 2013-14 to 2015-16.

(i)	Time-rate wages	₹ 19.71 crores
(ii)	General levy @ 192%	₹ 32.20 crores
(iii)	Tonnage levy, C&F levy and levy for inter-carting operations	₹ 23.79 crores
	Total	₹ 75.70 crores

- (c) Therefore, even at the level of increase proposed by the port, the CHPT will continue to be in a deficit position. In other words, about 73% of the deficit assessed for the Stevedoring activity will remain uncovered. In that case, according approval to the various percentage of increase in time rate wages will not result in undue advantage to the CHPT.
- (d) With regard to the proposal of the port to continue to levy the general levy of 192% of time rate wages to cover overheads, it may be recalled that during the last review of Stevedoring charges in the year 2008, the CHPT was advised to furnish information regarding overheads and details of average employment per gang of cargo handling workers to justify the percentage levy of 192%, during the next review of tariff for stevedoring activity. In this connection, the CHPT has furnished the details of the overheads and has stated that the overheads considered under this activity is the allocated portion of the total overheads incurred by the port and that it is on an increasing trend year after year. The CPSA is of the view that since the percentage levy of 192% was approved to enable the CHPT to cover the allocated portion of overheads, the users should not be made to bear the overhead expenses of the port and that it should be borne by the port itself. From the note furnished by the CPSA to explain the back ground of the Levy of 192%, the Note concludes by stating that a levy is charged only on supply of labour to defray the costs such as off wages, attendance money, bonus, pension, etc, and is directly dependent on the utilization of labour. Higher the utilization of labour, the cost of levies will be lower and vice versa. From the note, it can be seen that levy and deployment of labour are interconnected.

In this connection, it is relevant here to mention that, as reported by the port, the continuation of general levy of 192% would enable it earn an additional income to the tune of about ₹ 32.20 crores. When compared with the estimated deficit, this additional revenue constitutes only 12% of the total deficit. Further, as stated by the CHPT at the joint hearing, the rates to be approved by this Authority would be at ceiling level only and that the port has liberty to charge lower rates, if it so desires. The CHPT is prepared to consider better rates if there is business proposition from the concerned party. In view of the above position, the proposal of the port to continue the general levy of 192%, is approved. However, the CHPT is advised to

furnish the information regarding overheads and details of average employment per gang of cargo handling workers, due to their interconnection, to justify the percentage levy of 192%, during the next review of tariff for stevedoring activity.

In view of this position, this Authority is inclined to approve the following:

- (a) Grant increase in the time rate wages for different categories of workers as prescribed in Sl. No. 1 of Scale 1 under Chapter VII, at the level proposed by the CHPT.
- (b) Maintain continuance of the general levy of 192% on wages for stevedoring operations as prescribed in Sl. No. 2 of Scale 1 under Chapter VII.
- (c) Tonnage levy as prescribed in Sl. No. 3(b) of Scale 1 under Chapter VII and the C&F levy as prescribed in Scale 2 under Chapter VII at the level proposed by the port.
- (e) While the CCHAA and the MHWU have supported the proposal of CHPT for tariff increase, the SICAL has requested to defer the increase in tariff to the end of financial year and the CPSA and Century Star are seen to be objecting to the quantum of increase sought by the CHPT in the Stevedoring and Clearing & Forwarding levy on the ground that the increase is steep and would drive cargo away from the port and that the increase in rates would make the commodities uncompetitive in the market.

While the concerns expressed by the CPSA are appreciated, it is to be recognized that the cost position for the stevedoring activity reflects a deficit position. Though the CHPT is entitled to seek tariff increase to cover the entire deficit as per the cost plus formula adopted, the port has reported to have made attempts to accommodate the demand of the users and has sought an increase only at a lower level, so as to enable it recover only 20% of the deficit of the stevedoring activity. As stated earlier, the CHPT is agreeable to consider better rates if there is a business proposition from the users.

Two wage revisions in respect of the workers have taken place, since the Stevedoring and Clearing & Forwarding levy were revised on the last occasion. It is but natural for a port to take efforts to meet the increase in the wage costs. However, the port has proposed the quantum of increase at the lower level. The FSAA understood the port's need to increase the tariff.

- (xii) During the last review of stevedoring charges in the year 2008, a special rate of ₹ 1/- per tonne approved on an interim basis to enable the CHPT to build up reserves to meet the liability of arrear wages on account of the impending revision of pay and allowances of port workers was to continue till the arrear liability was recovered by the port. In this connection, the port has reported that out of the total wage arrears pertaining to Stevedoring sub-activity on account of wage revision effective from 01 January, 2007 to the tune of ₹ 9.35 crores, only an amount of ₹ 1.09 crores has been collected upto August, 2014. As a result, the port has proposed to continue the levy till the above amount is fully collected. Since the income arising out of this levy would be utilized exclusively to meet the liability of arrear wages, the CHPT has reported that there will be no additional financial implication to the port on this account. Based on the submissions made by the port and keeping in view that there is no pointed objection from the stakeholders, this Authority is inclined to allow the port to continue with the levy of ₹ 1 per tonne. In this connection, the port is advised to maintain a separate account and review the accumulations under this head regularly with intimation to this Authority. The port is also advised to ensure discontinuance of the said levy immediately on recovery of the wage arrear liability. In this connection, it is also communicated to CHPT that the excess collection, if any, on this account will be set off fully in the next review of the stevedoring levy at CHPT, in line with the decision taken in the 2008 Order of CHPT.
- (xiii)
 - (a) The CHPT has started to levy the proposed time rate wages and general levy with effect from 3 June, 2014. However, the Tonnage levy, C&F levy for general cargo, C&F levy for bulk cargo and levy for wage revision arrears were continued to be charged as per the existing Scale of Rates.
 - (b) As per provisions of Clauses 2.17.1 to 2.17.4 of the 2005 guidelines, the levy of the proposed charges along with submission of the proposal to the TAMP can be made in respect of a new facility or handling of a new cargo. Since, rendering of stevedoring and C & F services is not a new service, the action taken by it does not fall in the ambit of Clauses 2.17.1 to 2.17.4 contained in the 2005 Guidelines.
 - (c) In this regard, the CHPT has tried to justify its action by drawing reference to its struggle to meet the operational expenses arising due to stoppage of Coal and Iron ore with effect from 1 October 2011 and owing to additional cash outflow arising due to implementation of two wage revisions. Hence, with a view to improve the financial position to some extent, the port

has decided to collect the actual wages from the users pending approval of Authority and has requested this Authority to take a lenient view of the action taken by the CHPT. Accordingly, the port has sought approval for the revised Stevedoring and C&F charges with retrospective effect from 3 June, 2014 in terms of clause 3.2.8 of the Tariff Guidelines 2005.

- (d) While Clause 3.2.8 of the 2005 Guidelines stipulates that revised/modified charges will come into effect prospectively after expiry of some lead time, it also provides that in exceptional cases retrospective effect may be given for reasons to be recorded.
- (e) The CPSA has objected to the retrospective application of rates from 3 June, 2014 and pleaded for tariff increase with prospective effect.
- (f) It is the argument of the users association that retrospective application of time rate wages and general levy will cause hardship to them in recovering the dues from ships and cargos which have already been handled. But, it has to be recognized that the CHPT has made known its intention to levy the proposed rates by its Trade Notice dated 31 January, 2014, though the Trade Notice was kept in abeyance based on the representation made by CPSA to the CHPT. It is only after a period of around four months of making known its intention to levy the proposed rates pending approval of this Authority, that the CHPT has implemented the proposed rates in respect of time rate wages and general levy based on the findings of the Hon'ble Single Judge.
- (g) It is noteworthy that the Single Judge of High Court of Madras vide Order dated 2 June, 2014, while dismissing the Writ Petition No. 4157 of 2014 filed by the CPSA, has held that there is no illegality or infirmity in the Trade Notice dated 31 January, 2014 (wherein the port had initially decided to levy the revised charges with effect from 01 February, 2014) Even while disposing the Writ Appeal filed by the CPSA against the Court Order dated 2 June, 2014, the Hon'ble Division bench vide their Order dated 14 October, 2014 have neither quashed nor set aside the Order dated 2 June, 2014 passed by the Hon'ble Single Judge. The Order of 14 October, 2014 passed by the Division Bench, has not set aside the finding of Single Judge in the Order of 2 June, 2014 that there is no illegality or infirmity in the Trade Notice dated 31 January, 2014, as confirmed by the CHPT. Therefore, it is not found possible to accept the statement made by the CPSA that the Hon'ble Madras High Court has stayed the collection in their Order dated 14 October, 2014.
- (h) In view of the above position, this Authority is inclined to regularize the levy of time rate wages and general levy at the proposed rates from 3 June, 2014 till the effective date of implementation of the Order passed by this Authority in this case.

It is relevant here to mention that the deficit of ₹ 259.45 crores is pertaining for a period of 3 years viz., 2013-14 to 2015-16. However, the revised Stevedoring and Clearing & Forwarding levy would be in force only during the period of 22 months from June, 2014 to March, 2016. Thus, the additional income likely to be earned by the CHPT during the period of 22 months, at the level of increase proposed by the port, would be to the tune of about ₹ 69.39 crores, as against the deficit of the stevedoring activity to the tune of about ₹ 259.45 crores.
- (i) As a measure of abundant caution, it is clarified that regularisation of the levy of proposed time rate wages and general levy from 3 June 2014 should not be cited as a precedent by any of the Major Port Trust including the CHPT or Private Terminal operating thereat and implement the proposed tariff without approval of this Authority, since the regularisation of rates in the CHPT case is unique in nature arising in the backdrop of the Orders passed by the Hon'ble Single Judge and Hon'ble Division Bench of the Madras High Court
- (xiv) The CHPT has proposed introduction of a note to the effect that the Stevedore will be permitted to indent gang for half shift instead of full shift for incoming and finishing vessels on permanent basis, by making payment of 50% of existing wages and 192% levy on 50% wages, based on the long pending requirement of the trade. According to CHPT, the Stevedores are reluctant to engage gangs for part shift workings as they have to pay full gang charges, thereby remaining idle. As reported by the CHPT, the introduction of the proposed provision in consultation with the recognised Trade Unions and Stevedores Association has resulted in increase of ship day output, reduction of idle hours and turnaround time. Further, as per CHPT, though there may be marginal revenue loss on account of collection of 50% of wages and levy for half-shift gang, in the long run, this scheme will induce Stevedores to indent labour for half-shifts, thereby leading to generation of additional income due to handling of more vessels. The CHPT has expressed its inability to quantify additional income arising due to the said scheme. However, based on the position that the tariff fixed now is for a period of around 16 months from the effective date of implementation of the Order to March, 2016 and

(xv) Based on the revised manning scale arrived in the Memorandum of Settlement (MoS) entered with Unions for implementation of NIT Award letter dated 10 January 2014, the CHPT has proposed modifications to the existing note No. 11 and 12 under Scale-1. In the existing note No. 11 under Scale-1 relating to prescription of posting of one reliever upto 3 Hooks and 2 relievers for 3 hooks, the CHPT has proposed to modify the said note so as to prescribe posting of one reliever per shift per vessel irrespective of number of hooks. Similarly, in the existing note no. 12 under Scale-1 relating to prescription of posting of one Supervisor upto 1 Hook and 2 Supervisors for 2 or more hooks, the CHPT has proposed to modify the said note so as to prescribe posting of one Supervisor and one Tindal per shift per vessel irrespective of number of hooks. Since the proposed modifications are reported to be in line with the MoS, this Authority is inclined to approve the same.

(xvi) In the existing arrangement, charges are leviable for aggregation at the transit area prior to shipment in case of Cobble stones, Cut stones, Barytes, Manganese Ore, Felspar, Blue Metals etc., any other dry bulk cargo which requires aggregation. The CHPT had been allowed to collect double the wage rate of mazdoor for supply of 2 mazdoors. If additional mazdoors are required, CHPT collects at the prescribed wage rate for one mazdoor. The CHPT has proposed a similar arrangement in the revised proposal also, which is approved.

13.2. The revised rates would come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order passed and would remain valid till 31 March 2016. The validity shall automatically lapse unless specifically extended by this Authority. The levy of time rate wages and general levy at the proposed rates from 3 June, 2014 till the effective date of implementation of the Order to be passed is regularized.

[ADVT III/4/Extý./143/2014]

Cost statement for Stevdoring and C&F Levy

[illegible]

VI	Operating Surplus/Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	(1,326.07)	(1,860.90)	(2,539.97)	(4,348.73)	(4,835.18)	(5,597.28)	(3,948.64)	(4,470.99)	(5,120.45)
VII	Allocated share of FMI	666.22	482.05	458.91	415.59	386.97	388.65	352.29	348.92	357.00
VIII	Allocated share of FME	2402.75	2694.14	2890.18	3551.62	3492.65	3547.56	3498.76	3447.23	3490.10
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	(1,736.54)	(2,212.09)	(2,431.28)	(3,136.03)	(3,105.68)	(3,158.91)	(3,146.46)	(3,098.31)	(3,133.10)
X	Surplus /deficit (VI) + (IX)	(3,062.61)	(4,072.99)	(4,971.25)	(7,484.76)	(7,940.86)	(8,756.19)	(7,095.11)	(7,569.30)	(8,253.55)
XI	Capital Employed for the activity	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Return on Capital employed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XIII	Capacity Utilization	73.50%	58.80%	54.35%	63.09%	64.26%	66.19%	54.97%	54.90%	56.55%
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XV	Net surplus/(Deficit) (X) - (XIV)	(3,062.61)	(4,072.99)	(4,971.25)	(7,484.76)	(7,940.86)	(8,756.19)	(7,095.11)	(7,569.30)	(8,253.55)
XVI	50% of the deficit for the years 2010-11 to 2012-13 considered for set off	-6053.42						0.00	-1008.90	-2017.81
XVII	Total Deficit							-7095.11	-8578.20	-10271.36
XVIII	Deficit as a % of operating income of the respective years	-61.71%	-95.75%	-140.61%	-219.95%	-227.62%	-249.32%	-208.50%	-245.89%	-292.46%
XIX	Average net deficit as a % of operating income				-232.30%			-248.95%		

Annex-II**CHAPTER - VII****I. Charges for Supply of Cargo Handling Workers and Supervisory Staff**
Scale 1 - Stevedoring Operations:

- (1) The time rate wages of different categories of workers for the purpose of stevedoring operations are as follows:

S. No.	Category	Wage rate per shift of 8 hours (in ₹)
1.	On Board Supervisor	2070/-
2.	Tally Clerk	1620/-
3.	Tindal	1480/-
4.	Maistry	1480/-
5.	Winch Driver	1480/-
6.	Signal Man	1370/-
7.	Mazdoor	1370/-

- (2) (a) The stevedores shall pay charges comprising time rate wages and 192% levy on wages for stevedoring operations prior to the engagement of labour.
- (b) The Stevedore will be permitted to indent gang for half shift instead of full shift for incoming and finishing vessels on permanent basis, by making payment of 50% of existing wages and 192% levy on 50% wages.
- (3) (a) The levy structure mentioned at clause (ii) shall not apply in case of agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc., including sugar in bags or jumbo bags or pallaties.
- (b) Such commodities will pay a charge of ₹10.65 PMT for deployment of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations.
- (4) The piece-rate incentive shall be paid at actuals separately.
- (5) Time limit for payment of charges by users/refund of excess collection by port as well as levy of penal interest for delay will be governed by the provisions prescribed in Chapter-I of this Scale of Rates.
- (6) Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of the workers intended shall be payable by them in addition to the levy.
- (7) While calculating the piece-rate, the datum will not be adjusted, according to effective hours of working, i.e., there will be no idle hour concept. The datum will be taken as full tonnage for the entire shift without any deduction.
- (8) The Tonnage of Heavy Lift cargoes will be taken as 7 Tons/Unit for calculation of piece rate and for other purposes hitherto adopted.
- (9) The Mazdoor posted in the Gang will be distributed for on shore and on board work as per the operational convenience.
- (10) In case of shortage of Maistry, the Tindal may be posted in his place. Whenever Tindal is in shortage, Maistries will be posted only to bulk vessels of Fertilisers and Ore, where shore crane is put into use (where there is no posting of Winch Drivers)
- (11) One Reliever per shift per vessel will be posted in the categories of Winch Drivers/Signallers/Tally Clerks, irrespective of number of hooks.
- (12) One Supervisor and one Tindal per shift per vessel will be posted, irrespective of number of hooks.

II. Scale 2 - Clearing & Forwarding Operations

Nature of Cargo		Levy per tonne (in ₹)
Delivery /Receipt		
(a)	General Cargo	56.80
(b)	Bulk cargo, ore and timber /logs	5.35

Conditions:

1. The applicable C&F will be collected through Import Applications and Export Applications when there is actual deployment of labour for C & F operations and no separate wages will be collected for this work.
2. The above rates do not include piece rate incentive. The piece rate incentive shall be calculated by CHPT, after completion of delivery /receipt and this is payable by the users, in addition to the above C & F charges.
3. A sum of Rs. 4/- per tonne will be collected in advance in addition to the above towards piece rate incentive for C&F operations which will be adjusted against the actual piece rate calculated by CHPT. Time Limit for refund and payment of penal interest in case of delay will apply as prescribed by TAMP in the General Condition in Chapter-I of this Scale of Rates.
4. Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of workers indented shall be payable by them in addition to the levy.
5. For inter-carting operations, the same rates as applicable for C&F operation will be collected. The charges shall be paid before rendering the service.
6. For receipt delivery work of general cargo, gangs will be posted at various points and will work for different employers in the given shift. However, a separate gang of 4 mazdoors for bagged cargo will be deployed on request from the Employer with prior intimation to the shift section.
7. Wherever CHPT has permitted Direct Delivery/Direct Shipment, no charges towards C&F operation is payable for such quantity, which is directly delivered from the hook point or directly shipped without the use of any labour under the control of CHPT whose cost of deployment is recovered by any other charge specified in this Scale of Rates.

III. (1) In case of Cobble stones, Cut stones, Barytes, Manganese Ore, Felspar, Blue metals etc., and any other dry bulk cargo which requires aggregation at the transit area prior to shipment, the following charges are payable towards the cargoes stored in the transit area. However, these charges are not payable if these cargoes are stored in licensed plot.

(i) Actual piece rate.

(ii) Wages @ ₹ 2740/- for two mazdoors. The above charges are payable through EA applications on the actual quantity as certified by the CHPT or officials authorised by it. In case additional mazdoors are required separate charges are to be paid extra @ ₹1370/- per mazdoor.

(2) To build up reserves to meet the wage revision arrears liability, a special charge of ₹ 1 per tonne will be collected in all Import and Export Applications, wherever cargo handling division workers are deployed.